

*Don María Elena González*  
Condell n° 1231 - 3º piso, Valparaíso 2095

*Import Export Metro Limited y P & O Nedlloyd Sao Paulo y otro*

TRIBUNAL : Juez árbitro Maximiliano Genskowsky Moggia

ACTUARIO : Ximena Torres Valenzuela

DOMICILIO: Prat 814, Oficina 510 - Valparaíso.

ROL : 85/2003.-

CARÁTULA: "Import Export Metro Limited con P & O Nedlloyd Sao Paulo y otro"

En la ciudad de Valparaíso, a cinco de abril de dos mil siete.-

VISTO:

**I.- Partes y constitución del tribunal arbitral.-**

Por resolución del cuarto Juzgado Civil de Valparaíso, de fecha 30 de enero de 2003, dictada en los autos rol 789/2002, caratulados "Import Export Metro Limited con P & O Nedlloyd Sao Paulo y otro", se designó al infrascrito Maximiliano Genskowsky Moggia como único árbitro de derecho para resolver la controversia surgida entre las partes, a que se refieren los autos antes individualizados, habiendo aceptado el cargo y prestado el juramento legal de rigor con fecha 9 de mayo de 2003, ante el Secretario del Tribunal señalado.

Con fecha 17 de Junio de 2003, se tuvo por constituido el tribunal arbitral y se designó Ministro de Fe para la substanciación del juicio, según consta de fojas 05, a la señora María Elena González, Secretaria del Segundo Juzgado Civil de Valparaíso, la cual fue sustituida mediante resolución de fojas 869 por doña Ximena Torres Valenzuela, Secretaria del Tercer Juzgado Civil de Valparaíso, con fecha siete de Abril de 2005.

A su turno, con fecha 28 de Agosto de 2003, se suscribió por las partes y el tribunal arbitral el acta del comparendo de rigor que aprobó las bases de procedimiento para la tramitación del juicio, que rolan a fojas 7 y 8 de estos autos.

**II.- Escritos fundamentales del período de discusión.-**

A fojas 15 de los autos, en lo principal de la presentación, comparece doña Mónica Vera Peñaloza, abogado, en representación de Import Export Metro Limited, persona jurídica del giro de exportaciones e importaciones, con domicilio principal en Hong Kong, y para los efectos del artículo 49º del Código de Procedimiento Civil en Valparaíso, calle Condell 1231, piso 3, interponiendo "*En lo principal*", demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual y "*En el Primer Otro*", en subsidio demanda por responsabilidad extracontractual, en contra de los siguientes demandados: a).- "Geodis Overseas S. A.", por sí y/o en representación de "Cargo Container Line Limited", representada indistintamente en los autos por los abogados Susana Bontá Medina y Rocío Godoy Cabello, b).- Los armadores de la M/N Nelloyd Sao Paulo, la firma "P & O Nedlloyd Ltd.", representados en Chile de acuerdo al artículo 922º del Código de Comercio, por sus agentes de naves "Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A.", a su turno representada por el abogado don Francisco Pasten Ramos, y el egresado de derecho Jerónimo Rojas Bugueño, a fin de que sean condenados al pago de la suma total de US\$ 164.082, más reajustes, intereses y costas o lo que el tribunal arbitral determine en justicia de acuerdo al mérito del proceso, por los perjuicios que se causaron por parte de los demandados, a quienes como responsables solidarios, le adeudan los perjuicios causados a propósito del incumplimiento de sus obligaciones de correcta y adecuada entrega, por la realización de un transporte marítimo de mercaderías.(fojas 15, vuelta)

Agrega, sobre el particular que la demandada Geodis Overseas S. A., por sí y/o en representación de Cargo Container Line Limited, se obligó a transportar y los armadores de la nave ejecutaron el transporte por mar de 40.020 reproductores de cintas y mini componentes, empacados en 1.334 cartones, y estos a su vez estibados dentro del contenedor TOLU 1708784/326976, cuyo valor total alcanza a los antes señalados US\$ 164.082.

En cuanto a los HECHOS, expresa que a fines del mes de enero de 2000, los señores Geodis Overseas Ltd. por sí y/o en representación de Cargo Container Line Limited recibió el cargamento citado en Hong Kong, para ser transportado por vía marítima hasta Iquique, Chile, amparada en el conocimiento de embarque emitido por esta última, con fecha

31 de enero de 2000, número HKSAS0001322/HKHK002796, a bordo de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo, constituyéndose, por tanto, en transportista documental y custodio de la carga.

Por su parte, los armadores de la nave, al recibir la carga a bordo y ejecutar el transporte, se constituyeron en transportistas efectivos del cargamento, asumiendo, por consiguiente, las mismas obligaciones de custodia y entrega, que el transportista documental, siendo ambos solidariamente responsables de los daños a la carga o por mala entrega o similares, siendo el embarcador y propietario de la mercancía la demandante Import Export Metro Limited, a través de un conocimiento de embarque emitido a la orden.

En dichos conocimientos de embarque, se incluyó en calidad de parte a ser notificada (notify party) a la sociedad "Importadora Lucky Crown Limitada", a la cual había sido vendida la mercancía materia del transporte, por parte del embarcador demandante, en condiciones de entrega de los conocimientos de embarque contra el pago, lo que implica que la transferencia de la mercancía al comprador —representada por el conocimiento de embarque que constituye su título representativo— se efectúa sólo cuando éste pague su precio al vendedor, para lo cual se emite el conocimiento de embarque negociable a la orden, los que se entregan al comprador sólo contra el pago del precio de la mercancía transportada al banco tenedor del respectivo conocimiento de embarque.

Continúa expresando que desde el punto de vista de la propiedad de la mercancía, ésta permaneció en todo momento en el embarcador señalado, puesto que ella fue enviada "en consignación", transferible con la entrega del conocimiento de embarque original, una vez que se pagara la totalidad del precio, debiendo las misma ser entregadas precisamente a la persona habilitada para recibirla conforme a ello.

Sin embargo, a su llegada a Iquique, la mercancía no fue entregada al respectivo consignatario y/o persona habilitada para recibirla, contra la presentación del respectivo conocimiento de embarque original, lo que constituye un incumplimiento de las obligaciones de Cargo Container Line Limited, habida cuenta que tales documentos permanecieron en poder del banco comercial en nuestro país, sin haber sido ellas pagadas nunca.

Como consecuencia de esa falta de entrega a la persona habilitada para recibir las mercancías, contra la presentación del respectivo conocimiento de embarque, a la fecha nadie ha pagado el precio de ellas, lo que ha perjudicado a la demandante (entiéndase propietario y embarcador) quien no recibió el precio de ellas ni tampoco pudo requerir su entrega al transportador, puesto que este las entregó a un tercero, desconociéndose su paradero actual.

En cuanto a los **PERJUICIOS**, señala que a consecuencia de la falta de entrega adecuada y/o pérdida de las mercancías transportadas, la demandante sufrió daños patrimoniales por el valor de US\$ 164.082, correspondientes al valor de las mercancías perdidas, más los intereses, reajustes y costas.

Agrega que en cuanto a la causalidad entre el incumplimiento y el perjuicio, ella se demuestra puesto que las mercancías transportadas no han sido entregadas a la persona habilitada para recibirlas, razón por la cual, por aplicación del artículo 986° del Código de Comercio ellas deben considerarse perdidas, estando Cargo Container Line Limited en mora de cumplir desde que no entregó las mercancías en el plazo que habría sido exigible de un transportador razonable, que corresponde al plazo de llegada de la nave al puerto de Iquique, según lo disponen los artículos 985° y 986° del Código de Comercio y 1.551 N° 2 del Código Civil o, a lo más, está en mora desde que fue requerido judicialmente, por medio de la notificación de la solicitud judicial de designación de árbitro que dio origen al proceso.

Refiriéndose a **EL DERECHO**, bajo el título de **ELEMENTOS DE RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL INVOCADA**, expresa que los hechos expuestos originan responsabilidad legal y/o contractual de las demandadas, por el incumplimiento de las obligaciones legales del transporte marítimo, señaladas en carácter imperativo en los artículos 927° y siguientes del Código de Comercio (Art. 929°) cuya

transgresión acarrea la inexistencia (Art. 824°) incumplimientos que causaron los perjuicios que se demandan.

Ampliando lo anteriormente expresado, señala que los demandados son responsables de todos los perjuicios causados al actor por todo el período en que la carga se encontró bajo su custodia, conforme lo dispuesto por el artículo 982° del Código de Comercio, y el cual abarca todo el período que señala el artículo 983°.

Reitera, en otras palabras, que tanto los portadores documentales como efectivos, estaban obligados a custodiar las mercancías embarcadas, durante todo el viaje, para que ellas sena entregadas en el puerto de destino a quien correspondiera: esto es a la persona habilitada por el conocimiento de embarque para recibirla y, además, contra su presentación. Deben que n o fue cumplido por las demandadas puesto que no entregaron la carga a la persona habilitada, ni contra la presentación del original del conocimiento de embarque.

Expresa, a continuación, que de todas las obligaciones impuestas a raíz del contrato de transporte, los transportistas demandados en sus calidades de porteador documental y efectivo, son solidariamente responsables de acuerdo a lo expuesto en el artículo 1.006° y siguientes del Código de Comercio.

Al no cumplirse las obligaciones emanadas del transporte surge necesariamente para los demandados la obligación indemnizatoria prevista, no sólo en la legislación comercial sino que también en el artículo 1.556° del Código Civil, siendo dicho contrato legalmente celebrado ley para los contratantes (Art. 1.545° Código Civil).

Continúa la demanda, bajo el epígrafe de **EXISTENCIA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE**, refiriéndose a la definición legal, dada por los artículos 974° y 975° del Código de Comercio, del contrato de transporte marítimo, de porteador o transportador y de consignatario, señalando las características de dicho contrato de acuerdo a los términos del artículo 1.439° del Código Civil.

Precisa que en su calidad de demandante no le corresponde probar el incumplimiento (totalmente acreditado debido a que la carga transportada no fue entregada) sino sólo probar la existencia de la obligación del contrato, en conformidad con lo expresado por el artículo 1.698° del Código Civil y 984° del Código de Comercio, al haber responsabilidad presumida del transportista.

De conformidad con lo dicho, señala que según el artículo 977° del Código de Comercio, el conocimiento de embarque prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que éste ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador. Reiterando que la existencia del contrato de transporte resulta acreditada precisamente con la existencia de ese conocimiento de embarque, generándose la obligación de entregar la mercancía en las mismas condiciones y cantidades en que fue recibida a quién sea legítimo tenedor del conocimiento de embarque original.

El párrafo siguiente de la demanda, se refiere a las **PARTES EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE**, reiterando lo señalado con anterioridad respecto del porteador o transportador, y refiriéndose a la definición del embarcador o cargador dada por el artículo 975° del Código de Comercio, como toda persona que por si o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con u porteador, mientras que el consignatario es la persona habilitada por un título para recibir las mercancías.

Seguidamente, bajo el título de **DAÑO PROVIENE DE LA INEJECUCIÓN DEL CONTRATO U OBLIGACIÓN PREEXISTENTE**, realiza un análisis de algunas de las obligaciones asumidas por los transportadores marítimos al celebrar el contrato antes señalado, siendo las más relevantes las siguientes:

1).- custodiar y cuidar las mercancías, desde que las recibe de parte del cargador; 2).- Una vez recibida la carga, trasladarla por tierra al puerto de embarque, y disponer su adecuada estiba o arrumaje, obligándole a la conservación y seguridad de mercancía; 3).- Cuidar y custodiar las mercancías mientras estén embarcadas; 4).- Cuidar y custodiar las

mercancías hasta la entrega al consignatario; 5).- Entregar la mercancía en la misma cantidad y condiciones en que las recibió, al legítimo tenedor del conocimiento de embarque, contra su presentación, en el lugar de destino; 6).- Trasladar los bienes transportados desde su origen al lugar de destino; 7).- Cumplir con todas las obligaciones que el contrato y la ley le imponen.

Expresa, asimismo, que de acuerdo con el artículo 923° N° 9 del Código de Comercio, corresponde al agente de naves o consignatario de naves: "Recibir los conocimientos de embarque y entregare las mercancías a sus destinatarios o depositarios", de lo cual deduce que el agente de naves representa al armador, dueño y al capitán de la nave (Art. 917°), incluyendo para su adecuada entrega en el puerto de destino, esto es contra presentación del conocimiento de embarque, por medio del agente de naves.

Luego, señala, como el agente representa al capitán y éste al transportador, si las mercancías no se entregan adecuadamente, a quien está facultado para recibirlas, estas omisiones son de responsabilidad, cuenta y riesgo del porteador, quien no tomó las medidas para evitar el hecho de la entrega inadecuada y es responsable por las omisiones de sus agentes y dependientes (Arts. 983° y 984°)

Agrega, a continuación de su demanda, que el artículo 982° del Código de Comercio establece el período de responsabilidad del porteador, transcribiendo su texto. Seguidamente, expresa que la base del sistema de responsabilidad del porteador marítimo se encuentra establecida en el artículo 984°, transcribiendo íntegramente su tenor.

Invocando los artículos 2.013° a 2.017° del Código Civil, ratifica sus dichos, en especial en cuanto al tenor del artículo 2.016° del dicho cuerpo legal, que en su opinión reitera el deber estricto que impone el artículo 984° del Código de Comercio al transportador, al establecer que éste, sus dependientes y agentes deben adoptar "todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias", como también la responsabilidad y obligaciones del capitán en virtud de lo previsto por el artículo 915°.

Expresa, por su parte, que los artículos 917°, 918°, 920° y 923° del Código de Comercio señalan que el agente de naves representa al capitán, estableciéndose por el artículo 914°, en sus números 2 y 3, las obligaciones del capitán en el cumplimiento de la ley y reglamentación marítima, como también en la supervisión de todo lo relacionado con la carga, estiba y desestiba de la misma.

Continúa citando el artículo 923°, que establece como una función del agente de la nave, en su número 9, la de recibir los conocimientos de embarque y entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios, siendo las obligaciones de representación y responsabilidad del transportador por los hechos de sus agentes y dependientes, de carácter imperativo.

En el título siguiente, bajo el epígrafe de: **Carga de la prueba. El incumplimiento del transportador se presume culpable**, expresa que el mero hecho de que ocurra una pérdida de las mercancías mientras estén bajo la custodia del porteador presume su responsabilidad, a menos que acredite que él, sus dependientes o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias, por lo que incumbe al transportador acreditar que ha empleado la debida diligencia y cuidado para cumplir sus obligaciones de transportar, custodiar y entregar la mercancía, adecuadamente, en el destino y fecha debidos.

Agrega, que el mero hecho que las mercancías transportadas no se hayan entregado en destino a la persona habilitada para recibirlas, contra la presentación del respectivo conocimiento de embarque, constituye un incumplimiento de sus obligaciones, el cual se presume imputable, por aplicación del artículo 984° del Código de Comercio.

Expresa la demanda, que a mayor abundamiento, esta presunción de culpabilidad o imputabilidad, del incumplimiento se reitera en el artículo 1.547° del Código Civil, y artículos 2.015° y 2.016° del mismo cuerpo legal.

Bajo el retentivo de **Presunción de pérdida de las mercancías transportadas**, transcribe íntegramente el texto del artículo 986° del Código de Comercio, agregando que

debido a la falta de entrega de la mercancía transportadas a su legítimo destinatario y contra presentación del respectivo conocimiento de embarque, ellas se reputan perdidas, por aplicación de la norma legal citada, añadiendo que en el caso de autos, nunca pudo haber presentación de dichos documentos originales, por cuanto los mismos jamás dejaron las oficinas de los bancos corresponsales, de los cuales sólo pueden salir previo pago de la operación por quién en definitiva compra las mercancías.

Continúa, bajo el título de la **Responsabilidad de Geodis**, señalando que en o que aquel demandado respecta, en su calidad de agente transitarlo, operador y/o prestador de servicios relacionados al manipuleo, transporte y comercialización de mercancías, etc., incluyendo los hechos y omisiones de sus dependientes, a consecuencia de los hechos antes descritos, consistentes en no entregar adecuadamente la mercancía en destino a la persona habilitada para recibirla y contra la presentación de un conocimiento de embarque original, todo ello, en infracción a las normas antes señaladas, las que Geodis debía haber cumplido en el puerto de destino.

(1) Agrega, que dentro del estatuto legal del transporte marítimo, el artículo 999º del Código de Comercio permite interponer acciones directas en contra de los agentes y dependiente del porteador.

En cuanto a la **VALORIZACIÓN DEL DAÑOS**, expresa que los perjuicios totales imputables a las demandadas alcanzan a la suma de US\$ 164.082, cifra constitutiva de la indemnización de perjuicios que se demanda, a la que se debe agregar los reajustes y los intereses, a contar del hecho que los origina, es decir, a contar de la fecha del incumplimiento del contrato de transporte por parte de los demandados, en conformidad al artículo 1.245º del Código de Comercio, y del pago de las costas, procesales y personales del caso.

En relación con el **DERECHO APLICABLE**, señala que de conformidad con el artículo 979º del Código de Comercio, las disposiciones de su párrafo 3º, Título V, Libro III, relativas al contrato de transporte marítimo, se aplican a todos los contratos de esta especie, cuando el puerto de carga y/o descarga en su caso, previsto en el contrato esté situado en Chile, como sucedió en este caso.

Complementa lo anterior, citando el artículo 978º, que hace aplicable la norma precitada, sea cual fuere la nacionalidad de la nave, la del transportador, consignatarios o cualquier persona interesada.

Continúa, transcribiendo íntegramente el texto del artículo 977º del Código de Comercio, agregando que los contratos de transporte marítimo general una obligación de resultado, que fue incumplida por los demandados, en la medida que la mercancía no fue entregada en destino de acuerdo a lo dispuesto por el citado artículo 977º, a menos que el transportador se exima de su obligación probando lo que indica el artículo 984º, esto es que él, sus dependientes o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Seguidamente, expresa que forman parte del derecho aplicable, además de las normas precitadas, los artículos 90º del Decreto Ley N° 2.222, artículos 886º, 905º y siguientes, 915º, 907º, 974º, 975º, 977º, 982º, 984º y 1.006 del Código de Comercio. Igualmente reciben aplicación, precisa, los artículos 1.545º, 1.546º, 1.547º, 1.548º, 1.549º, 1.553º, 1.556º, 1.557º, 1.558º, y demás pertinentes del Código Civil.

En la parte petitoria de su demanda, el actor solicita tener por interpuesta demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual en contra de:

a).- Geodis Overseas S.A., por sí y/o en representación de Cargo Container Line Limited, y  
b).- Armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo, solicitando en definitiva:

1.- Declarar que se acoge en todas sus partes la demanda interpuesta por Import Export Metro Limited, en contra de las demandadas individualizadas.

2.- Declarar que las demandadas son responsables de los daños causados a la demandante con coacción de la pérdida y/o falta de entrega adecuada de las mercancías transportadas en la M/N Nedlloyd Sao Paulo.

3.- Condenar a los demandados al pago de la suma de US\$ 164.082, debidamente reajustada, sin perjuicio de la reserva efectuada por esta parte para litigar otros daños de acuerdo al artículo 173° del Código de Procedimiento Civil.

4.- Declarar que el pago de la suma a que se condene a la demandada sea hecho en la divisa extranjera demandada o en su equivalente en moneda nacional a la fecha del pago efectivo, debidamente reajustados, o en la forma que US estime procedente en derecho.

5.- En subsidio solicita condenar a los demandados al pago de la suma que corresponde a la actora en derecho y de acuerdo al mérito de autos.

6.- Condenar a las demandadas al pago solidario de dicha suma, y en subsidio, condenarlos al pago en forma simplemente conjunta o en la forma que el tribunal arbitral estime procedente en derecho y de acuerdo al mérito del proceso.

7.- Declarar que las sumas con que los demandados deben indemnizar al demandante deberán pagarse con los respectivos reajustes e intereses desde la fecha en que ocurrieron los hechos dañosos o desde la fecha en que se incurrió el gasto o perjuicio y hasta la fecha de su pago efectivo, o por el período que el juez árbitro estime procedente en derecho y de acuerdo al mérito de autos.

8.- Respecto de las costas, En caso de acogerse la demanda, solicita declarar que los demandados deben pagarse las costas de la causa. En caso de denegarse la demanda, solicita absolver a la actora de las costas por tener motivo plausible para litigar.

En *el primer otrosí* de la demanda, la actora, en subsidio de lo principal y sólo por el evento en que no se acogida en todo o parte, la acción contractual de indemnización de perjuicios deducida en lo principal, interpone demanda ordinaria de indemnización de perjuicios por responsabilidad extra contractual en contra de los señores Geodis Overseas S.A., por sí y/o en representación de Cargo Container Line Limited, y de los Armadores de la M/N Nedlloyd Sao Paulo, dando por reproducidos el párrafo de LOS HECHOS, de la demanda principal.

El cuanto a **EL DERECHO**, señala que los elementos que conforman la responsabilidad civil extra contractual de las demandadas son (i) capacidad; (ii) acción u omisión imputable; (iii) daño, y (iv) relación de causalidad.

En relación con la capacidad, expresa que para exista responsabilidad extra contractual es menester que el hecho ilícito que causa la responsabilidad sea cometido por una persona capaz de incurrir en ella, precisando con conforme las personas señaladas en el artículo 2.319° del Código Civil las demandantes son capaces.

En relación con la Acción u omisión imputables señala que esta responsabilidad puede provenir de hechos u omisiones que cometa la persona y/o lo que cometan las personas por quien aquél es responsable de acuerdo a derecho.

Continua, respecto de la Responsabilidad de los demandados, expresando que tanto el transportador documental como el transportador efectivo asumieron el transporte y custodia de las mercancías, lo que significa que son responsables de sus acciones u omisiones y la de las personas por quienes responden de acuerdo a derecho, conforme lo señalado por los artículos 2.320° del Código Civil, 983° y 984° del Código de Comercio.

Agrega, que de acuerdo con los artículos 47° y 73° de la Ley de Navegación, 96°, 99° y 100° del Código del trabajo, el capitán de una nave, oficiales y tripulantes que desempeñan funciones, servicios u ocupaciones a bordo constituyen su dotación, siendo el capitán, en virtud del artículo 915° del Código de Comercio, representante del transportador para los efectos de la custodia y adecuada entrega de la mercancía transportada.

Por su parte, los artículos 917°, 918°, 920° y 923° del Código de Comercio señalan que el agente de naves representa al capitán. A mayor abundamiento, continua la demandante, esta responsabilidad de los transportistas por las personas antes mencionadas se reitera en los artículos 886°, 891° y 902° del Código de Comercio.

Seguidamente, transcribe el actor en su demanda extra contractual, los números 2, 3 y 9 del artículo 914° del Código de Comercio, referido a las obligaciones del capitán, las que en su opinión los demandados incumplieron al no entregar la mercancía a quien debió

dos mil ciento uno

haberla entregado, actuando por sí o por sus agentes, coligiendo la responsabilidad de los demandados, en su calidad de porteador y empresario, por hechos de sus trabajadores, agentes, dependientes y tripulantes.

Agrega, que la imputabilidad revida del incumplimiento de tales normas legales, lo que, de acuerdo al artículo 914° número 2 del Código de Comercio da origen a una culpa contra la legalidad, por no haber cumplido las leyes y reglamentos aplicables.

Bajo la suma de la **Responsabilidad de Geodis**, señala que ella es responsable por sus acciones y omisiones (incluyendo la de sus agentes y dependientes) a consecuencia de los hechos decretos, consistentes en no entregar adecuadamente la mercancía en destino a la persona habilitada para recibirla y contra la presentación de un conocimiento de embarque original.

En su calidad de agente, transitario, operador y/o prestador de servicios relacionados al manipuleo, transporte y comercialización de mercancías, Geodis debió haber cumplido con tales normas que obligan a entregar la mercancía adecuadamente en el puerto de destino.

Seguidamente, bajo el título **Normativa del Código Civil**, expresa que además de las normas transcritas el artículo 2.314° del Código Civil establece que el que ha cometido un delito o cuasidelito que ha inferido daño a otro, es obligado a indemnizar, señalando que funda también la demanda en contra de ambos demandados en las normas del Título XXXV del Libro IV del Código Civil, en especial el artículo 2.317°, que establece la solidaridad legal pasiva entre los autores de un delito o cuasidelito civil.

Respecto del **Daño o perjuicio**, se remite a lo señalado en lo principal de la demanda.

En cuanto a la **Relación de causalidad**, da por reproducido y se remite al acápite de perjuicios de la demanda principal, incluida la reserva efectuada conforme al artículo 173° del Código de Procedimiento Civil.

Concluye su parte expositiva, señalando que en definitiva, la responsabilidad extra contractual de las demandadas es indiscutida por la aplicación de los siguientes argumentos en forma copulativa y en subsidio.

a). Sección Tercera, Título V, Libro III del Código de Comercio, al haber incumplido el transportista la obligación de custodia y conservación de la carga.

b) El transportista responde de cualquier hecho que irroque perjuicios a terceros, sin que sea menester acreditar culpa o dolo del capitán o tripulación o dependientes o agentes, de acuerdo con los artículos 886° y 984° del Código de Comercio.

c). Infracción a las obligaciones impuestas por la ley, al haber los dependientes o agentes de las demandadas ejecutado actos prohibidos o no hayan realizado lo que ordena el Código de Comercio o la Ley de Navegación, o la sola infracción a las obligaciones que le imponen los cuerpos legales citados, hace responsable a la demandada de los perjuicios ocasionados, sin relación a la apreciación de la conducta del autor del daño, por innecesaria y que no requiere prueba alguna porque el perjuicio proviene de la violación de las obligaciones comentadas, por aplicación de los artículos 905°, 907°, 914° y 915° del Código de Comercio y demás disposiciones pertinentes.

d) Aplicación subsidiaria de toda la normativa del Código Civil, especialmente artículos 2.314° y siguientes.

Finalmente, en su parte petitoria de la demanda subsidiaria, solicita tener por interpuesta en subsidio de lo principal y para el sólo caso en que esta sea denegada en todo o parte, demanda en juicio arbitral de indemnización de perjuicios por responsabilidad extra contractual en contra de: a).- Geodis Overseas S.A., por sí y/o en representación de Cargo Container Line Limited, y b).- Armadores de la M/N Nedlloyd Sao Paulo, y en definitiva declarar:

1.- Que se acoge la demanda interpuesta por Import Export Metro Limited, en contra de las demandadas individualizadas, y se les condene al pago solidario o simplemente conjunto de la suma de US\$ 164.082, debidamente reajustada en su caso o la se estime de derecho de acuerdo al mérito de los autos, por concepto de daño emergente causado a la demandante, sea pagadera en moneda extranjera o nacional equivalente, al momento de su

dos mil ciento dos

pago efectivo, según sea el tipo de cambio que a juicio del tribunal arbitral proteja mejor los intereses de la demandante.

2.- Que las sumas con que mande pagar debe además ser cancelada con los intereses desde la fecha en que ocurrieron los ilícitos, o desde el día que el juez árbitro estime pertinente y hasta la fecha efectiva del pago.

3.- Condenar a las demandadas al pago solidario de dicha suma, y en subsidio condenarlos al pago en forma simplemente conjunta o en la forma que el tribunal arbitral estime procedente en derecho y de acuerdo al mérito del proceso.

4.- Que la demandada debe pagar las costas procesales y personales de la causa.

5.- Que las demandada debe pagar los costos y honorarios del árbitro.

Concluye la demanda, acompañando en el *segundo otrosí*, con citación de la contraria, escritura de mandato de los comparecientes a nombre de la demandante y certificados del Banco de Chile, acreditando el valor del dólar de los Estados Unidos de América al día 20 de febrero de 2002 y 02 de septiembre de 2003.

A fojas 27, el tribunal arbitral proveyendo la presentación de la actora, con fecha quince de septiembre de dos mil tres, resuelve lo siguiente: *A LO PRINCIPAL*, por interpuesta demanda por responsabilidad contractual traslado; *AL PRIMER OTROSÍ*, por interpuesta demanda en subsidio, por responsabilidad extra contractual, traslado; *AL SEGUNO OTROSÍ*, téngase por acompañados documentos, en la forma solicitada.

A fojas 28 de los autos, corre certificado del señor receptor judicial don Carlos Werner Spéyer, de fecha veintiséis de septiembre de dos mil tres, dando cuenta de la notificación personal de la demanda al abogado don Francisco Pastén Ramos, en representación de Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S. A. (SAAM), ésta a su vez, representante en Chile de los Armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo, y a doña Susana Bontá Medina, en representación de Geodis Pverseas S.A., por sí y/o en representación de Cargo Container Line Limited, respectivamente.

A fojas 454 y siguientes, corre presentación con fecha veintiséis de junio de dos mil cuatro, dentro del plazo legal, del abogado señor Francisco Pastén Ramos por los Armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo, contestando en lo principal la demanda por responsabilidad civil contractual, y en el otrosí, contestando la demanda por responsabilidad civil extra contractual, expresando lo siguiente:

En el indicativo 1º.- **Síntesis de la demanda**, repite los dichos de la demandante, sin aceptarlos, y concluyendo que de ella queda claro que el único y directo fundamento de la pretensión de la actora en su contra, radica en la supuesta infracción por su parte, en la supuesta calidad de transportistas efectivos hasta el puerto de Iquique que se les atribuye, de las obligaciones a que habrían estado afectos en lo relativo a la forma de entrega de la carga a sus consignatarios o persona habilitada para ello.

En el indicativo 2º.- Los armadores de la M/N PONL Sao Paulo no fueron transportistas efectivos hasta el puerto de Iquique ni intervinieron en la entrega de la carga, señala que la participación que la actora le pretende asignar en el caso de autos no es efectiva.

Sostiene ello, afirmando que no tuvieron ninguna intervención en el transporte de la carga cuya pérdida se alega hasta Iquique ni, mucho menos, en las gestiones relativas a su entrega al consignatario de modo que la primera excepeión perentoria que opone frente a la demanda consiste, precisamente, en negar la intervención y responsabilidad que se le imputa, en lo relativo al incumplimiento de la supuesta obligación de "debida entrega" a que habrían estado sujetos en el puerto de Iquique.

Continúa, precisando que respecto de la carga que interesa a la actora, ya han reconocidos que a estos demandados, Armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo, sólo les cupo intervención en un tramo menos de su transporte, esto es, entre los puertos de



de mil ciento tres

Hong Kong y Pusan, cuya ejecución material les fue confiada, en virtud de un muy particular acuerdo comercial, por los señores Cargo Container Line Ltd.

Agrega que para acreditar esta realidad, acompañó en autos el "Manifiesto General" de la nave "Sao Paulo" para los viajes más próximos a las fechas que indica la demandante como arribo y eventual entrega de la carga en Iquique, debiendo destacarse que de conformidad con la documentación acompañada por la demandante se demuestra que el contenedor no fue transportado hasta Iquique por la citada nave.

A mayor abundamiento, expresa, que la defensa acompañó el "container report" emitido por "Compañía Chilena de Navegación Interoceánica" respecto del contenedor individualizado por la demandante y dicho documento da cuenta de que la citada unidad fue cargada el 30 de enero del año 2000 en la nave PONL Sao Paulo, en su viaje 5E, de Hong Kong a Pusan; luego el 13 de Febrero del 2000 en la nave Rickmers Rickmers que, en su viaje 107 EB, debía transportarlo entre Pusan e Iquique; por último, éste mismo documento da cuenta que el contenedor habría sido descargado en Iquique, por la última nave, el 11 de marzo del año 2000.

Expresa, seguidamente, que en conclusión, dicha demandada no tuvo ninguna participación en el transporte de la carga hasta Iquique, ni en el respectivo proceso de entrega, de modo que, la demanda resulta totalmente infundada en cuanto le atribuye la calidad de transportistas efectivos hasta ese puerto, en circunstancias que dicho transporte lo realizó la M/N "Rickmers Rickmers".

Continúa, expresando que si un tercero ajeno a la demandada, por motivo que fuere, entregó una información falsa o equívoca a la actora, tal situación en nada afecta u obliga a aquella, frente a los demandantes, simplemente, porque no efectuaron el transporte que se invoca en la demanda ni estuvieron sujetos a la supuesta obligación de debida entrega que se sostiene incumplida.

En el indicativo 3º.- **Prescripción de la acción deducida respecto de los armadores de la motonave PONL Sao Paulo.** señala que en subsidio de las alegaciones anteriores, para el evento que se considere por el tribunal arbitral que la demandada ha tenido la calidad de transportista efectivo (es decir, hasta Iquique) respecto del contenedor individualizado y que le cupo alguna responsabilidad en el proceso de entrega de la carga en ese puerto, alega la excepción perentoria de prescripción fundada en lo dispuesto por los artículos 1.248º y 1.249º número 2 del Código de Comercio.

Ello, sobre la base de la participación material que les cupo a los armadores de la M/N Sao Paulo, que fueron responsables del transporte del contenedor, estibado y sellado por el embarcador, entre los puertos de Hong Kong y Pusan, Corea del Sur, donde la unidad fue descargada con fecha 4 de febrero del año 2000, para que, el 13 del mismo mes y año, fuera embarcada nuevamente en otra nave que debía transportarla hasta Iquique. Debiendo contarse el plazo legal de prescripción de dos años a contar desde la fecha del 4 de febrero del año 2000, entre la cual y la notificación de la solicitud de designación de árbitro, producida el 26 de febrero del año 2002, transcurrió en exceso el plazo de prescripción.

En el indicativo 4º.- **Ausencia de los elementos que determinarían la responsabilidad imputada a los armadores de la M/N Sao Paulo.** señala que en el caso de autos no concurren todos los requisitos legales y fácticos, que harían posible la configuración de la eventual responsabilidad contractual que se alega por la actora, como se señala a continuación.

**4.1.- Falta de legitimación pasiva.-** Expresa que los Armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo no son legitimados pasivos de la acción deducida por la demandante ya que no efectuaron el transporte de la carga hasta el puerto de Iquique y, especialmente, no tuvieron intervención alguna en las labores de entrega de la carga en dicho puerto las que correspondieron a terceros ajenos a ella como sería la codemandada en su calidad de transportista documental, o bien los armadores de la nave que efectivamente transportó la unidad y la desembarcó en el puerto de Iquique, es decir los armadores de la M/N Rickmers Rickmers en su viaje 107EB de conformidad con los antecedentes documentales del proceso.

dos mil ciento cuarenta

Sin perjuicio de lo anterior, la alegación de falta de legitimación pasiva se justifica por la demandada no fue parte ni celebraron ningún contrato de transporte marítimo con los demandantes toda vez que, no existe conocimiento de embarque emitido por P & O Nedlloyd Limited, y en cambio el único conocimiento de embarque invocado por la actora corresponde a uno emitido por Cargo Container Line Ltd., quien sería representado por la codemandada Geodis Overseas S.A. y otro emitido por Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A.

**4.2.- Ausencia de relación de causalidad.-** Expresa que no habiendo tenido participación ni obligación respecto de la entrega de la carga en Iquique, no existe ni puede existir relación causal entre alguna conducta que pudiere ser imputable a la demandada o a sus dependientes y los perjuicios cuya indemnización pretende la demandante.

Agrega, que cualquiera sea la hipótesis que se maneje al respecto y cualquiera sea el régimen de responsabilidad aplicable, resulta evidente que si se prueba por ella que nada tuvo que ver con el supuesto incumplimiento de obligaciones respecto de la debida entrega de la carga en el puerto de Iquique, esto es, con el conjunto de hechos en que la actora fundamenta su pretensión, tendrá que aceptarse que no hay vínculo causal alguno en el cual se pueda fundamentar una hipotética condena indemnizatoria.

**4.3.- Improcedencia de la responsabilidad solidaria.-** Señala, a este respecto, la demandada que impugna el carácter solidario de la responsabilidad que se sostiene por la actora y que aquella pretende fundamentar en lo dispuesto por los artículos 1.006º y siguientes del Código de Comercio, puesto que no ha existido un contrato de transporte marítimo con los codemandados que, a su vez, se vincule con el contrato que habría existido entre dichos codemandados y la demandante, situación que en el caso de autos no existió.

Agrega a los dichos anteriores, que la norma invocada por la actora forma parte del párrafo 3º, del Título V del Libro II del Código de Comercio dedicado, específicamente, al contrato de transporte marítimo de mercancías, de modo que ella sólo puede configurarse en el ámbito de esa clase de contrato. Así, no existiendo un contrato de transporte marítimo entre los armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo y los señores Cargo Container Line, quienes habrían tenido la calidad de transportistas hasta el puerto de Iquique, no hay fundamento alguno para sostener la responsabilidad solidaria que se alega por la actora, especialmente teniendo en cuenta que los primeros cumplieron cabalmente en cuanto a la debida entrega del contenedor en Pusan.

Subsidiariamente a la defensa anterior, para el caso que el tribunal arbitral aceptare la procedencia del vínculo de solidaridad pasiva legal dispuesta por el artículo 1.006º ya citado, arguye que esta demandada no está sujeta a esa clase de responsabilidad toda vez que la misma, atendido el claro sentido literal de las normas citadas, solo procede por el tramo o parte del transporte que, materialmente, hubiere sido efectuado por el transportista efectivo involucrado excluyéndose la hipotética responsabilidad solidaria respecto de las demás etapas del transporte en las cuales subsiste la responsabilidad del transportista original, que en este caso sería un transportista documental y, eventualmente, la responsabilidad solidaria de los porteadores efectivos que hubieren intervenido en el caso.

Agrega que el criterio anterior es acogido por nuestro legislador en el artículo 1.006º inciso segundo del Código de Comercio y resulta aplicable en la especie, toda vez que esta demandada, en virtud de un acuerdo comercial ajeno a la demandante, transportaron el contenedor individualizado entre Hong Kong y Pusan, de modo que su hipotética responsabilidad solidaria concluyó en ese puerto el 4 de febrero del año 2000 cuando la unidad se desembarcó en perfecto estado, para su posterior trasbordo a la nave que debía transportarla hasta Iquique. Desde esa misma fecha, como se dijo, se inició también el lapso de prescripción cuyo transcurso ha favorecido a la demandada.

**5º.- Impugnación de los perjuicios.-** Sin perjuicio de las alegaciones anterior, desconoce la existencia de los perjuicios reclamados por la demandante, la que deberá acreditarlo en virtud de la aplicación de la norma general del artículo 1.698º del Código Civil.

**6º.- Limitación de responsabilidad.-** En subsidio de las alegaciones anterior, para el evento que se le condene al pago de la indemnización reclamada, *opone como excepción el*

dos mil ciento cinco

*beneficio legal de limitación de responsabilidad por parte del transportista* contemplado en el artículo 992° a 1.000° del Código de Comercio.

7°.- **Las costas.**- Expresa sobre el particular que siendo inexcusable el error de hecho que subyace en la demanda que le atribuye responsabilidad a la demandada, no habiendo transportado la carga, el que podría haber evitado con mediana diligencia y cuidado, solicita que la demandante sea condenada, expresamente, al pago de todas las costas, procesales y personales.

Finalmente, con el mérito de lo expuesto y normas legales citadas la parte de armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo solicita tener por contestada la demanda civil de indemnización de perjuicios deducida en su contra, con el carácter principal, por los señores Import Export Metro Limited y, en definitiva, negar lugar a la misma en todas sus partes, con expresa condena en costas, en cuanto se ha dirigido a ella, en su calidad de armadores de la M/N PONI, Sao Paulo.

En el **otro sí**, contestando dentro del término legal la demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil extra contractual deducida en los autos, con carácter subsidiario, expresa:

1°.- **Síntesis de la demanda.**- Se remite al respecto, a lo expuesto por ella en la síntesis de la demanda contenida en lo principal de la contestación.

2°.- **Contestación.**

2.1.- **Improcedencia del cúmulo de responsabilidades.**- Expresa que se quiere dar cabida por la demandante a la figura conocida en doctrina como "cúmulo u opción de responsabilidades", después de ser reiterativa en cuanto al fundamento contractual de la responsabilidad que se imputa a la demandada en su demanda principal, para el caso de no prosperar su posición, con lo que está pretendiendo la existencia de responsabilidad contractual y extra contractual a partir de un mismo hecho, que la propia demandante califica como incumplimiento contractual, incurriendo con ello en una evidente contradicción.

Agrega, que la conducta a partir de la cual se pretende la aplicación del estatuto general de responsabilidad extra contractual, en el evento de ser efectiva, implicaría la existencia de un incumplimiento de las obligaciones de conservación y custodia de la carga propia del contrato de transporte marítimo que fueron citados en la demanda principal.

2.2.- **Inexistencia del hecho ilícito.**- Niega la parte de esta demandada, las imputaciones que le atribuyen tal responsabilidad extra contractual, puesto que ella no tuvo ninguna participación en la entrega del contenedor que interesa a la actora, que debía realizarse en Iquique, puesto que no se había obligado a ello ya que no fue responsable de su transporte.

Sobre lo mismo, se remite al mérito de sus alegaciones relativas a la contestación de la demanda principal.

Complementa su defensa, señalando que si la contraria persiste en el carácter extra contractual que pretende subsidiariamente asignar a la demandada representada por el compareciente, deberá someterse a la regulación general de dicho estatuto que ella cita en apoyo de sus alegaciones, por lo que por aplicación de los artículos 1.698° y 2.314° del Código Civil, en lo relativo a la carga de la prueba, será la actora la que deberá acreditar fehacientemente, por los medios legales, la concurrencia de todos y cada uno de los elementos propios de la responsabilidad aquiliana que invoca tales como la existencia del hecho ilícito imputado y su vinculación subjetiva a una persona determinada por la cual la demandada deba responder, sin que sea posible aceptar el planteamiento genérico que al respecto se hace en la demanda: los perjuicios que se habrían producido a partir de ese supuesto hecho y la relación de causalidad existente entre el hecho y los perjuicios alegados.

2.4.- (Debería ser 2.3).- **Inexistencia de la relación de causalidad.**- Sobre el particular, reitera que no habiendo intervenido la demandada en la etapa de entrega de la carga en Iquique, es decir, en los hechos en que se fundamenta la demanda, no existe relación causal entre una conducta de estos y sus dependientes y los daños cuya indemnización se pretende, solicitando en lo demás, tener por reproducido, en esta parte, lo expuesto sobre el particular en la contestación de la demanda principal.

de mil ciento sesenta

**2.5.-Monto de la indemnización. Intereses. Costas.-** Sobre el particular, la demandada objeta el monto pretendido a título de indemnización, afirmando que nada adeuda a la demandante y no ha tenido participación alguna en los hechos en que se fundamenta la demanda.

En materia de intereses, señala que éstos sólo pueden generarse a partir del momento en que la sentencia judicial tenga la calidad de firme o ejecutoriada y se insiste por su cumplimiento.

Respecto de la solicitud de condena en costas y al pago de los costos del arbitraje, expresa que no podrá darse lugar a ella puesto que la demanda deducida deberá ser desechada en atención a los fundamentos expuestos, en primer término, y por otra parte, la defensa cuenta con suficientes fundamentos como para litigar en forma plausible en los autos, por lo que no procede tal condena.

Por tanto, con el mérito de lo expuesto, normas legales citadas y demás aplicables al caso, solicita tener por contestada la demanda civil de indemnización de perjuicios por responsabilidad extra contractual, y en definitiva, negar lugar a la misma en todas sus partes, con expresa condena en costas.

A fojas 458 vuelta, con fecha treinta de junio de dos mil cuatro, el tribunal arbitral proveyendo **A LO PRINCIPAL** y **OTROSÍ**, tuvo por contestada la demanda por responsabilidad contractual y extracontractual, confirmando traslado a la actora para replicar.

A fojas 475 de los autos, corre presentación de fecha 7 de julio de 2004, del abogado doña Susana Bonta Medida, en representación de la parte demandada de Geodis Overseas S.A., contestando en lo principal la demanda de indemnización de perjuicios, deducida en sede contractual en su contra, y en el otrosí, contestando de manda subsidiaria, interpuesta en sede extracontractual, solicita su rechazo por no ser efectivos los hechos en que se funda y carecer de asidero legal, expresando lo siguiente:

**I.- LA DEMANDA DE LA ACTORA.-** Refiriéndose a ella expresa que la actora pretende obtener sentencia que los demandados deben pagarla la suma de US\$ 164.082, más reajustes, intereses y costas, en razón de haber existido un incumplimiento de las obligaciones asumidas con ocasión del transporte marítimo de una mercancía desde Hong Kong al puerto de Iquique, específicamente de la obligación de "entrega de la carga en destino", de tal modo que el hecho generador de la responsabilidad invocada estaría constituido por la "pérdida de la carga", al haberse producido la entrega de la misma sin el conocimiento de embarque en ejemplar original, con lo cual la carga habría llegado a manos de una persona que no era el consignatario, perjudicando a la demandante en su patrimonio al no haber recibido con ello el precio de la mercancía, por lo cual ejerce la acción de indemnización de perjuicios, al tenor de las normas del Libro III del Código de Comercio.

**II.- Fundamentos para el rechazo de la demanda de autos.**

**1.- GEODIS OVERSEAS NO TIENE REPRESENTACIÓN PARA ACTUAR POR CARGO CONTAINER LINE LIMITED.**

Sobre este particular, expresa la demandada que reitera su alegación anterior, en cuanto que Geodis Overseas S.A. no detenta poder suficiente para actuar específicamente en juicio, por la citada empresa.

Agrega, la defena que no hay en el Código de Comercio, una norma que entregue al freight forwarder o agente de carga, la representación suficiente para actuar en juicio activa o pasivamente por la empresa que emitió el conocimiento de embarque o que dispuso que determinada empresa chilena fuese la encargada de la entrega de la carga en puertos.

**2.- GEODIS OVERSEAS S.A. NO ES NI HA SIDO TRANSPORTISTA MARÍTIMO.-** Expresando, al respecto que esta demandada no ha sido transportista marítimo, ni ha emitido ningún conocimiento de embarque, de aquellos que habrían amparado el transporte de una carga desde Hong Kong a Iquique, así como tampoco ha celebrado ningún contrato de transporte con los demandantes, por lo que no puede hacerse recaer en la demandada, que es

*dos mil ciento siete*

una empresa chilena, la responsabilidad que regula el Código de Comercio para los porteadores.

Señala que el artículo 974° del citado Código, al definir el contrato de transporte marítimo señala que es aquél en virtud del cual el porteador se obliga contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro, no habiendo asumido Geodis Overseas S.A. ninguna obligación en tal sentido.

**3.- HECHOS GENERADORES DE LA RESPONSABILIDAD DE UN TRANSPORTADOR MARÍTIMO.-** Expresa esta demandada que la demanda de autos ha sido entablada al tenor de los artículos 974° y siguientes del Código de Comercio, referidos al transporte marítimo bajo régimen de conocimiento de embarque.

Continúa señalando que el artículo 984°, es claro al establecer los supuestos necesarios para que surja la responsabilidad del porteador marítimo, siendo las condiciones las siguientes:

a).- Que exista pérdida de carga o daño de mercancías o retardo en la entrega de la misma.

b).- Que con ocasión de esa pérdida, daño o retardo, se produzca perjuicio, y

c).- Que el hecho generador de esa pérdida, daño o retardo, haya tenido lugar durante el periodo de custodia del porteador, el cual está fijado en el artículo 983° del Código de Comercio.

Complementa lo anterior, expresando que el mismo artículo establece que no obstante producirse las condiciones señaladas, el transportista queda libre de responsabilidad, si prueba que él, sus dependientes o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias, lo que coloca de manifiesto que no se está frente a un sistema de responsabilidad objetivo, sino que a un régimen de responsabilidad subjetivo, toda vez que la prueba de la debida diligencia trae consigo la exoneración de responsabilidad para el porteador.

Agrega, la contestación de la demanda, que corresponderá a la actora probar la existencia de la pérdida y que ésta se produjo a consecuencia de un hecho generado durante el periodo de custodia, sin cuya prueba la acción de la actora no tendrá destino alguno.

Señala, que en su opinión, la acción entablada al amparo de las normas que regulan el transporte marítimo, es improcedente, porque la verdadera acción de la actora, es una acción que emana de un contrato totalmente distinto al contrato de transporte, como es el contrato de compraventa de mercancías que debió haberse celebrado entre el proveedor extranjero y un comprador chileno, respecto del cual esta demandada no tiene antecedente, porque el mismo le es inoponible, al no haber intervenido en él.

**4.- LA PÉRDIDA DE LA MERCANCÍA.-** Expresa la defensa que el Código de Comercio precisa lo que debe entenderse por pérdida de una mercancía en los artículos 985° y 986°.

Precisa que se consideran pérdidas las mercancías si no han sido entregadas en su destino, en alguna de las formas señalados por el artículo 983°, dentro de los 60 días siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al artículo anterior.

Agrega, que la noción de pérdida de carga, se vincula con falta de entrega de la misma en el puerto de destino.

Continuadamente, señala que le llama la atención la demora de la actora en reclamarle directamente a Geodis Overseas S.A. por la pérdida de la mercancía, sin haber previamente recibido comunicación alguna en tal sentido, concluyendo que la explicaron es, a su entender, que la demandante sabe perfectamente que su carga no se perdió, si no que ella fue entregada en el puerto de Iquique, y lo que habría ocurrido que el comprador no pagó el precio de la misma, y ello no es materia del contrato de transporte marítimo.

**5.- ENTREGA DE LA CARGA EN ALGUNA DE LAS FORMAS DEL ARTÍCULO 983° DEL CÓDIGO DE COMERCIO.-** Señala que la norma legal contempla tres formas de entrega, siendo la única viable en Chile la prevista en la letra c) del artículo 983°, esto es poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

*Doce mil cuatrocientos ochenta*

**6.- ENTREGA DE LA CARGA EN CHILE.-** En opinión de la demanda, en nuestro país hay obligación legal para el transportista de entregar la carga a la Aduana, conforme lo dispuesto por la Ordenanza de Aduanas, bajo severas sanciones del artículo 175 letra I de la Ordenanza de Aduanas.

Transcribe a continuación lo expresado por Oficio Ordinario N° 5.600, de 9 de junio de 2000, el Servicio Nacional de Aduanas, en cuanto que: "En Chile la operación de entrega de la carga de mercancías extranjeras debe hacerse al Servicio de Aduanas. La potestad de Aduana en esta materia es muy amplia y la entrega sólo podrá llevarse a cabo en el día, hora, sitio y forma fijados por el Administrador de Aduana conforme a las normas de la Ordenanza de Aduanas y a los reglamentos respectivos. Producida la entrega, se procede al desaduanamiento y finalizado este trámite, se lleva a cabo el retiro de las mercancías".

En otras palabras, una cosa es la entrega de la carga y otra muy distinta en retiro de la misma desde los recintos portuarios aduaneros. En esta última operación, el transportista marítimo no tiene intervención alguna. Este debe entregar a la Aduana, y en ese momento cesa su período de custodia.

Luego, si se acredita que la carga fue entregada a los recintos de depósito aduaneros en Iquique, la obligación de entrega de la carga que recae sobre el porteador marítimo, debe entenderse cumplida.

**7.- EL RETIRO DE LAS CARGAS DESDE LOS RECINTOS ADUANEROS PORTUARIOS.-** Esta es una operación que lleva a cabo el consignatario directamente ante la Aduana, y es ésta entidad la que "fiscaliza" dicha entrega, autorizando el retiro de la misma, sin intervención alguna del o los porteador.

Agrega, que quien autoriza que una carga sea retirada de los recintos portuarios aduaneros, es el Servicio Nacional de Aduanas, no el transportista marítimo.

**8.- DOCUMENTOS EXIGIDOS PARA EL RETIRO DE LA CARGA DESDE LOS RECINTOS ADUANEROS PORTUARIOS EN IQUIQUE.-** Sobre este punto, expresa la demandada que entregada la mercancía al depósito aduanero, el usuario de zona franca que en este caso pensamos debieron ser los señores "Lucky Crown", deben tramitar ante la Aduana, sin intervención del porteador marítimo, el retiro de la carga, para lo cual gestiona la solicitud de traslado a Zona Franca, conocido como documento "Z".

Agrega, que el manual sobre Zonas Francas, aprobado por resolución N° 74, de 13 de febrero de 1984, establece:

a).- Que las mercancías provenientes del exterior, que se deseen trasladadas a zona Franca deberán ser previamente ingresadas a Zona Primaria, lo que significa que deben ser depositadas en algún depósito aduanero habilitado.

b).- Que las mercancías extranjeras que se deseen trasladar a Zona Franca deberán estar amparadas por una solicitud de traslado a Zona Franca, suscrita por el usuario o su mandatario la cual podrá tramitarse anticipadamente.

c).- Que esta solicitud corresponde a una declaración aduanera de la destinación aduanera "Traslado a Zona Franca" y en la tramitación de esta declaración el usuario de la Zona Franca sustituye al despachador de Aduanas.

d).- Que para confeccionar la solicitud de traslado a Zona Franca, el usuario debe tener a la vista los siguientes documentos: Conocimiento de embarque original o el documento que haga sus veces, con los endosos que correspondan y además, el endoso a favor del usuario.

Cuando no se disponga del Conocimiento de Embarque original o del documento que haga sus veces, se autorizará en su reemplazo, la copia no negociable original izada por el transportista, para lo cual éste deberá consignar el dicho documento la siguiente frase: copia que reemplaza al original para todos los efectos legales. También se podrá sustituir el original del Conocimiento de Embarque por un certificando emitido por un banco a quien viene consignada la carga.

e).- Que las anomalías que se detecten serán sancionadas por la Aduana, pudiendo incluso suspender al usuario.

*dos mil ciento nueve*

D.-Que una vez autorizada la salida de Zona Primaria, desde ese momento se entiende ingresada la mercancía a la Zona Franca.

En otras palabras, todo lo relativo a la fiscalización y control del retiro de las mercancías que van a Zona Franca, está entregado exclusivamente a la Aduana.

**9.- EL REEMPLAZO DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ORIGINAL.** Expresa la contestación de Geodis Oversea S.A. que la normativa aduanera permite, lamentablemente, que las cargas sean retiradas sin que se exhiba un ejemplar original del conocimiento de embarque, en cuyo caso la Aduana pone a cargo del transportista marítimo la operación de originalización de una copia no negociable, pero quien vela por la legitimación de dichos documentos es la Aduana y no el transportista, desde el momento en que ésta está obligada a efectuar no sólo aforo físico sino que también documental.

**10.- LA INTERVENCIÓN DE GEODIS OVERSEAS S.A.** En este párrafo la demandada expresa que en las cargas que se embarcan con conocimientos de embarque por "Cargo Container Line Ltd." esta empresa contrata con un transportista marítimo, el transporte desde el puerto de origen hasta el puerto de destino.

Al requerirse por Cargo Container Line Ltd. el transporte marítimo, el transportista debió emitir lo que se denomina un conocimiento de embarque master o madre, en el que debió figurar como consignatario la empresa Geodis Overseas S.A., la que al tomar noticia del arribo de la nave, presenta al transportista marítimo la documentación para la entrega de la carga que debe hacerse ante la Aduana según ya se ha expuesto, es decir, manifiesto de carga y los respectivos conocimientos de embarque hijos que le ha dicho llegar la empresa Cargo Container Line Ltd., en copia.

Agrega, que de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 30° del D.S. N° 1.114, la mercancía debe ser entregada a los recintos de depósito aduanero a más tardar dentro de las 24 horas siguientes a su descarga, probándose la entrega con la emisión de la Papeleta de recepción por parte de la Empresa Portuaria de Iquique.

Si en el caso de autos, el retiro se produjo con una copia no negociable del conocimiento de embarque, lo que deberá ser probado por la actora, a esta demandada no le cabe ninguna duda que la actora conocía perfectamente la situación, porque existieron diversos embarques entre los demandantes para los señores Lucky Crown.

**11.- AUTORIZACIÓN DE LOS EMBARCADORES PARA EMITIR LA ORIGINALIZACIÓN DEL O LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE.** Respecto de lo cual sostiene que probará que expresamente el embarcador autorizó que la carga amparada por el Conocimiento de Embarque N° HKSAS0001322 que se transportaba en la M/N Nedlloyd Sao Paulo fuese entregada a los señores Lucky Crown, con lo que la actora no puede reconocer sus propios actos.

**12.- PRESCRIPCIÓN.** Expresa la demandada, al respecto, que la acción de la contraria a la fecha de la notificación de la demanda está prescrita, por haber transcurrido el plazo de 2 años que establece el Código de Comercio.

Además, el artículo 2.518° inciso final del Código Civil, expresamente señala que se interrumpe civilmente la prescripción extintiva- por la demanda judicial, salvo los casos enumerados en el artículo 2.503°.

A la fecha de la notificación de la demanda, el plazo de 2 años ya había transcurrido en exceso.

**13.- GEODIS OVERSEAS S.A. ACTUÓ CON LA DEBIDA DILIGENCIA.** Expresa, sobre el particular, que probará en autos, que las obligaciones que a ella competían fueron debidamente cumplidas y que actuó en todo momento con la debida diligencia.

**14.- RELACIONES ENTRE IMPORT EXPORT METRO Y LOS SEÑORES LUCKY CROWN.** Sostiene la demandada que cuenta con antecedente que ambas empresas están muy relacionadas, hasta el punto que el representante que tenían los demandantes en Chile, para actuar en calidad de usuario de zona franca, era justamente los señores Lucky Crown, la que operaba como centro de distribución de las cargas a distintos lugares de Sud América.

**15.- EL VELO QUE HAY QUE LEVANTAR.** Reitera una vez más su afirmación que lo que hay en definitiva, tras este juicio, es una empresa a la cual al parecer no le pagaron el

dos mil cuatro diez

precio de una mercancía por problemas existentes entre la actora y Lucky Crown, pero ello no tiene absolutamente nada que ver con un supuesto incumplimiento de obligaciones del transportador marítimo.

Si el conocimiento de embarque que se habría emitido para este transporte, corresponde al que la actora ha acompañado a los autos y que rola a fojas 104, esta parte se pregunta ¿Dónde está aquello de que se había entendido a la orden de un banco?

Reitera que hay autorización escrita de la actora para originalizar el conocimiento de embarque de las mercancías.

**16.- LA SOLIDARIDAD EN LO QUE SE REFIERE A GEODIS OVERSEAS S.A.** Expresa que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1.006º del Código de Comercio, sólo hay solidaridad entre el transportista efectivo y el contractual, en circunstancias que Geodis Overseas S.A. no fue transportista, ninguna solidaridad le cabe.

**17.- IMPROCEDENCIA DE ACCIÓN CONTRACTUAL EN CONTRA DE GEODIS OVERSEAS S.A.** Dado que ningún contrato de transporte marítimo se ha celebrado por parte de su representada, expresa la compareciente, en el sentido de haber asumido el rol de transportista, la acción contractual deducida en contra de esta demandada es improcedente.

**18.- EN CUANTO A LA EXISTENCIA DE PERJUICIOS Y SU CUANTIFICACIÓN,** rechaza la existencia de perjuicios sufridos por la actora, a consecuencia de un supuesto incumplimiento de obligaciones surgidas del transporte marítimo de una mercancía, así como la cuantificación del mismo, por lo que también resulta improcedente el cobro de intereses, reajustes e la condena en costas pretendida por la actora.

En *el otrosí*, refiriéndose a la demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad civil extra contractual deducida en los autos, solicita igualmente su rechazo, con costas, por cuanto los hechos en que se funda no son efectivos y por carecer ella de asidero legal, dando por reproducido, en su número 1.- todo lo expuesto en lo principal, sin perjuicio de lo que se señala más adelante.

2.- Geodis Overseas S.A., que es la empresa demandada y que es una persona jurídica chilena, no ha incurrido en ningún ilícito del cual pudiere surgir responsabilidad civil, desde el momento que cumplió con todas las obligaciones que como empresa habilitada para la entrega de la carga, le correspondía asumir.

3.- Falta de nexo de causalidad. Expresa que la parte demandada probará que ningún nexo de causalidad se da entre el supuesto daño que se invoca y los hechos que se imputan, debiendo la actora ejercer las acciones que son propias del contrato de compraventa y no hacer recaer en otros entes supuestos incumplimientos.

4.- Inexistencia de los elementos de la responsabilidad extra contractual. Afirma, la compareciente, que en el caso de autos, no se dan ninguno de los requisitos para hacer surgir la responsabilidad extra contractual en contra de Geodis Overseas S.A., por sí y/o en representación de Cargo Container Line Limited.

5.- Geodis Overseas S.A. no es representante ni cuenta con mandato suficiente para actuar por Cargo Container Line Ltd.

6.- Geodis Overseas S.A. actuó en todo momento con la debida diligencia. En consecuencia, solicita que con el mérito de lo expuesto y lo señalado en lo principal del escrito, tener por contestada la demanda subsidiaria deducida en su contra, y negar lugar a ella en todas sus partes, con expresa condena en costas.

A fojas 494, con fecha veintiocho de julio de dos mil cuatro el tribunal arbitral proveyendo *A LA PRINCIPAL* y *OTROSÍ* de la contestación de las demandas de Geodis Overseas S.A., tuvo por contestadas las demandas, en ambas sedes, por esta parte, confiriendo traslado a la demandante para replicar.

A fojas 495, corre *replica* de la actora, de fecha veinticuatro de julio de dos mil cuatro, de la contestación de la demanda de los Armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo, expresando que ratifica sus alegaciones de hecho, fundamentos de derecho y sus peticiones, expresando lo siguiente:



de ciento once

**1.- HECHOS ADMITIDOS POR LA DEMANDA EN SU CONTESTACIÓN.** Señala que al no contradecir la demandada señalada los hechos expuestos por la demandante, al describir el transporte en cuestión, ella ha admitido la efectividad de una serie de hechos, de manera que se trata de hechos que deben estimarse como reconocidos y no controvertidos, no debiendo formar parte de la resolución que recibe la causa a prueba, siendo ellos los siguientes:

- (i) Geodis Overseas S.A. por sí y/o por Cargo Container Line, asumieron el transporte por mar entre Hong Kong de 20.020 reproductores de cintas y mini componentes.
- (ii) El transporte se efectuó entre los puertos de Hong Kong e Iquique.
- (iii) La mercancía porteadora eran 40.020 reproductores de cintas y mini componentes, embalados en 1.334 cartones al interior del contenedor TOLU 1708784/ 326976, cuyo valor asciende a US\$ 164.082.
- (iv) La carga fue amparada para su traslado mediante el conocimiento de embarque emitido por CCL N° HKSAS0001322:HKHK002796, emitido con fecha 31 de enero del 2000.
- (v) Las mercancías fueron embarcadas en M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo.
- (vi) El embarcador fue Import Export Metro Limited.
- (vii) El B/L estaba emitido a la orden.
- (viii) El notify party era Importadora Lucky Crown Ltda.

**2.- DE LA INOPONIBILIDAD DE LAS ALEGACIONES DE LOS ARMADORES DE LA M/N P & O NEDLLOYD SAO PAULO.** Respecto de lo cual se refiere al reconocimiento de la demandada que la mercancías se embarcó en la nave señalada, y a su alegación que ese transporte se habría efectuado sólo entre Hong Kong y Pusan, de suerte que el contenedor con las mercancías habría sido transbordado a la nave Rickmers Rickmers, en la que habría llegado a Iquique, sosteniendo que tal alegación es inoponible a la demandante, en atención a que el artículo 1.020° del Código de Comercio, el conocimiento de embarque hace presumir que el porteador ha tomado a su cargo o se ha embarcado las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento.

En este caso, se emitió un conocimiento de embarque diciendo que el contenedor TOLU 1708784/326976 se había embarcado en la M/N Sao Paulo, sin que se hubiere autorizado por el embarcador explícitamente el trasbordo, como lo exige el artículo 1.011° del Código de Comercio.

Continúa, la replica, señalando que la demandante no ha nominado a un porteador efectivo, ni menos ha eximido a éste ni al contractual de responsabilidad, razones por las cuales las alegaciones de la demandada, en su condición de armadores de la nave señalada no le son oponibles. Distinto habría sido el caso en que el embarcador hubiere autorizado el trasbordo a otra nave o nominado a un porteador efectivo distinto a CCL.

Agrega que habiendo llegado la M/N P & O Sao Paulo al puerto de destino, lo que se acredita por medio de un certificado de la Autoridad Marítima, que es un instrumento público, los armadores de esta nave no pueden pretender exonerarse, so pretexto que sólo efectuaron parte del trayecto, ya que tal trasbordo no fue autorizado legalmente por los embarcadores, que detentaban materialmente el título del conocimiento de embarque.

**3.- RESPECTO A LAS EXCEPCIONES DE LA DEMANDADA ARMADORES DE LA M/N P & O SAO PAULO,** expresa la replica que la demandada alega la prescripción, la improcedencia de la solidaridad y la falta de legitimación pasiva.

Respecto de la prescripción, señala discrepar con el cómputo del plazo efectuado por la demandada, ya que la fecha que debe considerarse para el cómputo es la fecha en que las mercancías debieron haberse entregado en el puerto de destino, tal como lo prescribe el artículo 1.249° número 2 del Código de Comercio, lo que ocurrió el 3 de marzo de 2002, fecha en que la M/N Sao Paulo, que es la nave señalada en el conocimiento de embarque para ese transporte. Agrega, que la fecha de trasbordo que la demandada alega no tiene respecto de la actora efecto, porque no se habría completado el transporte hasta el puerto de destino, y no en la forma pretendida, esto es antes que la obligación de entregas sea exigible.

do mil ciento doce

Respecto a la prescripción, afirma que debe aplicarse el artículo 2.519° del Código Civil, según el cual, la interrupción de la prescripción respecto a un codeudor aprovecha a los demás si hay solidaridad, como es en este caso.

Respecto de la solidaridad, reitera la invocaron del artículo 1.006° del Código de Comercio, que la establece entre el porteador (en este caso Geodis y/o CCL) y el transportador efectivo, que son los Armadores de la M/N Sao Paulo, en la que se embarcó la mercancía transportada y nunca entregada a su legítimo destinatario.

Agrega, que por efecto de ella, que tiene fuente legal, que es imperativa, los armadores de la nave Sao Paulo son solidariamente responsables con los portadores documentales.

Con relación a la supuesta falta de legitimación pasiva que se ha alegado, insiste que ella deriva de haber ejecutado, en calidad de porteador efectivos, el porteo del contenedor con la mercancía embarcada al amparo del conocimiento de embarque citado, circunstancias que los hace responsables y legitimados pasivos, por así imponerle una norma imperativa que establece la solidaridad legal pasiva.

Expreso, además, que es jurídicamente insostenible condicionar la responsabilidad del porteador efectivo a la existencia de un conocimiento de embarque que, o no se emite, o no se entrega al cargados ni al consignatario, puesto que la relación entre el porteador documental y el transportador efectivo no afecta la responsabilidad de éste frente al titular del conocimiento de embarque, ya que su responsabilidad solidaria tiene su fuente en la ley, que es imperativa. Así, basta que el actor pruebe el hecho material del transporte marítimo por el porteador efectivo para que ella se configure, y en la causa son los mismos Armadores de la nave P & P Nedlloyd Sao Paulo quienes reconocen haber participado, al menos en parte, en este transporte.

Insiste que el artículo 1.006 no exige que exista un transporte ni otro contrato entre el porteador y el porteador efectivo para que se configure la solidaridad. Tampoco efectúa esta exigencia el artículo 975° número 2, que define al porteador efectivo o transportador efectivo.

Agrega, que el efecto de la solidaridad, que tiene su fuente en la ley y se genera por el mero hecho de que parte o todo el transporte se encomiende a un transportador efectivo distinto del contratante, es que el demandante no está obligado a indagar (ni menos acreditar) cual es el vínculo entre el porteador documental y el transportador efectivo. La única excepción al artículo 1.006° está constituida por el caso del artículo 1.001°, en que se autoriza expresamente el trasbordo y se nomina al porteador efectivo, cosa que aquí no ha sucedido.

Respecto de la alegación consistente en que los armadores de la nave Sao Paulo sólo habrían efectuado un transporte menor, entre Hong Kong y Pusan, habiendo la demandada reconocido que tuvo la carga bajo su custodia y que la recibió en el puerto de Hong Kong, ello implica que asumió el carácter de porteador efectivo y esta calidad se mantuvo hasta el puerto de destino, Iquique, al que arribó la M/N Sao Paulo, y esto ocurre aún si el contenedor que portaba la mercancía se hubiese trasbordado a otra nave, ya que la responsabilidad del porteador efectivo, en cuanto armador de la nave señalada en que se efectuó el porteo y que recaló en el puerto de destino, no se extingue por el hecho de un trasbordo no autorizado.

En otras palabras, por el hecho de trasbordar la carga a otra nave, los armadores de la nave Sao Paulo no dejaron de ser portadores efectivos, ya que el trasbordo no fue autorizado y lo que prima es que se trata de la misma nave que arribó al puerto de destino. De hecho, este trasbordo importa un incumplimiento de la obligación de entregar la mercancía en el puerto de destino, Iquique.

**4.- RESPECTO AL PERJUICIO Y A LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD,** expresa la replica de la demandante que reitera que la actora sufrió perjuicios producto de la falta de entrega adecuada de las mercancías en destino, al habilitado del conocimiento de embarque para recibirla, contra la presentación de su original, al haberse visto privada de la

EXHIBITOS  
JULIO 2004

dos mil cuatrocientos

mercancía e imposibilitada de cobrar el precio de tales mercancías a sus compradores. O sea, la demandante se quedó sin mercancías y sin su precio.

Precisa que si la mercancía se hubiere entregado al habilitado por el conocimiento de embarque, es decir a Import Export Metro Limited, contra la presentación del original, mi parte habría tenido las mercancías, pese a no cobrar el precio.

Respecto al límite de responsabilidad que invoca la demandada, expresa que según el conocimiento de embarque se transportaron 1.334 cartones de radios casete, con un peso total de 16.675 kilos, por lo que aplicando el límite de responsabilidad del artículo 992° del Código de Comercio, se tiene que 835 por 1.334 arroja 1.113.890 DGEs por bulto y 2,5 por 16.675, que da DGEs 41.687, debiendo aplicarse el mayor, esto es, 1.113.890, que al 29 de julio de 2004 (con el valor del DGE de \$ 936) arroja un límite de \$ 1.042.601.040, que excede con crecer la suma demandada en autos. Aplicando el valor del DGE correspondiente al 3 de marzo de 2002, el límite así calculado excede también a la suma demandada.

**5.- RESPECTO DE LAS COSTAS.** Expresa que las alegaciones de hecho y de derecho respecto a la participación de los Armadores de la M/N Sao Paulo en estos hechos hacen que, aun en caso de desecharse la demanda, la actora ha tenido motivo plausible para litigar, puesto que la mercancía efectivamente fue transportada en la señalada nave y no había ninguna forma de adivinar ni imaginar que ella no llegó en la misma, no obstante lo cual reitera la continuación de la responsabilidad de sus armadores, en cuanto a porteadores efectivos.

**6.- RESPECTO A LA DEMANDA SUBSIDIARIA POR RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL,** reitera y se remite a lo expuesto en el acápite N° 1 de su presentación respecto a los hechos que la parte demandada ha admitido, al no contravenirlos de manera explícita.

Respecto al cúmulo de responsabilidades, aclara que su parte no ha pretendido acumular responsabilidades por el carácter subsidiario de la demanda por responsabilidad extra contractual, tal como lo establece y permite el artículo 17° del Código de Procedimiento Civil, por lo que es evidente que no se pretende una doble indemnización.

Agrega, que lo que la demandante sostiene es que, además de la responsabilidad por infracción de las obligaciones del contrato de transporte, los Armadores de la M/N Sao Paulo son responsables por los daños irrogados a la mercancía, con independencia o preceindencia del vínculo contractual, que tiene su fuente en que el porteador efectúa un trabajo o actividad especializada.

Doctrina que encuentra sustento y aplicación en la obligación de indemnizar establecida en los artículos 2.314° y 2.329° del Código Civil chileno, que contiene una fórmula amplia, según la cual el que actúe con malicia o negligencia y cause un daño a otro, debe indemnizarlo. Así, el hecho que la parte demandada, los armadores de la M/N Sao Paulo, no realice diligentemente sus servicios y funciones de porteador, la hace responsable del daño que irroga a los usuarios.

Respecto a la alegación de inexistencia del hecho ilícito, esta parte insiste en que, al no efectuarse una entrega adecuada de la mercancía en el puerto de destino, a quien estaba habilitado para recibirla y contra presentación del original del conocimiento de embarque, se ha perjudicado a la demandante, puesto que se le ha impedido la tenencia y control de la mercancía transportada, de lo que es responsable esta demandada, en cuanto transportador efectivo, lo que fue la única y determinante causa del daño irrogado a la actora.

Respecto de los daños, precisa que ellos serán acreditados en la oportunidad procesal correspondiente.

Respecto de los intereses, el artículo 1.245° del Código de Comercio es claro al decir que las indemnizaciones devengan intereses corrientes desde el hecho que las origina, agregando que tratándose de una obligación contractual de hacer por lo que el artículo 846° número 3 del Código de Comercio concede un privilegio a los créditos originados por contratos de pasaje, fletamento o transporte de mercancías, citando además las normas de los artículos 1.556°, 1.437° y 1.558° del Código Civil, respecto a la obligación y límite de la indemnización.

Respecto de las costas, expresa que se remite a lo expuesto en la demanda principal.

A fojas 508 vuelta, el tribunal arbitral, con fecha treinta de julio de dos mil cuatro, tuvo por evacuada la replica de la contestación de la demanda de los Armadores de la Nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, confiriendo traslado para duplicar.

A fojas 510, a su vez, con fecha 23 de agosto de 2004, la demandante viene en replicar a la contestación de la demanda de la parte de Geodis Overseas S.A., demandada en autos por sí y/o en representación de Cargo Container Line Limited (CCL), expresando que ratifica en todos sus extremos la demanda, sus obligaciones de hecho, fundamentos de derecho y sus peticiones, agregando lo siguiente:

**1.- HECHOS ADMITIDOS POR LA DEMANDADA EN SU CONTESTACIÓN.-** Sobre la base de la contestación de la demanda, la actora concluye que en su opinión al no contradecir la contestación los hechos expuestos por su parte al describir el transporte materia del juicio, ella ha admitido que:

- (i) Existió un transporte de 40.020 reproductores de cintas y minicomponetes, por mar, entre los puertos de Hong Kong e Iquique.
- (ii) La mercancía portada eran 40.020 reproductores de cintas u minicomponetes, embalados en 1.334 cartones al interior del contenedor TOLU 1708784/ 326976.
- (iii) El valor de las mercancías asciende a US \$ 164.082.
- (iv) La carga fue amparada para su traslado mediante el conocimiento de embarque emitido por CCL, N° HKSAS0001322/HKHK002796 emitido con fecha 31 de enero de 2000.
- (v) Las mercancías fueron enbarcadas en la M/N Nedlloyd Sao Paulo.
- (vi) El embarcador fue Import Export Metro Limited.
- (vii) El B/L, estaba emitido a la orden.
- (viii) El notify party era Importadorea Lucky Crown Ltda.
- (ix) Las mercancías fueron entregadas materialmente a Lucky Crown, y
- (x) Las mercancías fueron entregadas sin la presentación del original del conocimiento de embarque.

**2.- SUPUESTA FALTA DE REPRESENTACIÓN DE GEODIS OVERSEAS POR LOS SEÑORES CCL.-** Expresa que tal como lo sostuvo durante la discusión de las excepciones dilatorias y como consta de la prueba acompañada por la actora, Geodis Overseas S.A. son representantes en Chile de Cargo Container Line Ltd.

Agrega que Geodis Overseas S.A. es una empresa constituida de acuerdo a la ley chilena que gira como agente, transitario, operador y/o prestador de servicios relacionados al manipuleo, transporte y comercialización de mercancías. Dentro de su giro, al menos al momento de los hechos que dieron origen a la controversia, Geodis Overseas S.A. representaba en Chile a Geodis Overseas Limited, empresa que emitió el conocimiento de embarque que amparaba el transporte que dio origen a esta controversia, como agente de Cargo Container Limited o CCL.

La calidad de representante de Geodis Overseas S.A. por Geodis Overseas Limited se evidencia además por la circunstancia de formar la primera parte del grupo Geodis Overseas Limited, una transnacional francesa dedicada al transporte, forwarding y logística, autorizándole a utilizar su marca en el mismo rubro.

Otro hecho relevante de esta representación, es que el conocimiento de embarque que fue emitido por Geodis Overseas Limited dice "para la entrega contactarse" (for delivery apply) con Geodis Overseas S.A., lo que en sí, es suficiente para acreditar esta representación.

Además de operar como agente de entrega de las cargas que CCL transporta a Chile, Geodis Overseas S.A. también actúa como agente de reclamos de CCL, recibe las protestas, tramita los reclamos, cobra y percibe fletes, paga reclamos, ordena inspecciones, recibe y retira cargas, presenta papeles a las autoridades, etc., por lo que se puede decir que es la cara visible, el forwarder en Chile de Geodis Overseas Limited.

*don mil ciento quince*

Continúa, expresando que estos hechos están acreditados por las siguientes pruebas: Veintiún documentos, desde el (i) a (xxi), individuales y legajos de antecedentes probatorios, respecto de los cuales la actora realiza diverso comentarios en abono de sus dichos.

Bajo el apartado (xxii), la demandante en su réplica, hace referencia a la prueba testimonial rendida por ella con motivo de las excepciones dilatorias planteadas en los autos, de don Marco Bravo Silva (fojas 174 bis); Fernando Morales (fojas 134), y Patricio Keith (exhorto Iquique), concluyendo que en autos queda acreditado que: Geodis Overseas Limited gira en el negocio del transporte, transitario o forwarder, así como agente de carga y como transportador documental que recibe embarques, cobra y percibe fletes y emite conocimientos de embarque; Que Geodis Overseas Limited actúa, además como agente de CCL, que es el nombre y/o la empresa con la que opera para documentar y canalizar en los transportes que contrata; Que Geodis Overseas y CCL pertenecen a un holding internacional del mismo nombre que opera con diversas marcas en el rubro del comercio y transporte internacional, prestando servicios afines, como logísticas, embalajes y transporte; Que Geodis Overseas participó en este transporte en la calidad de agente embarcador, agente de contratación y organización del porteo marítimo, agente emisor del conocimiento de embarque, transitario, agente de entrega de la mercancía en destino, entidad encargada de cobrar, facturar y de percibir los fletes, todo ello, personalmente y, además, como representante de CCL, empresa a través de la cual efectúa el porteo documental de las mercancías, etc; Que en Chile (es especial en Iquique) Geodis actúa por medio de una de sus 330 subsidiarias, Geodis Overseas S.A., empresa a través de la cual gestiona la recepción de los embarques despachados y transportados por CCL y/o Geodis Overseas y coordina su internación en Chile, efectúa trámites ante la autoridad aduanera y su posterior entrega a los destinatarios; Que también en Chile, Geodis Overseas S.A. hace las veces de buzón y/o agente representante del grupo Geodis, en general, y en especial de Geodis Overseas Limited y de CCL, calidad en la cual recibe protestas, reclamos de carga, los tramita, rechaza y/o paga, emitiendo cheques, otorgando recibos, etc.; Que Geodis Overseas S.A. se muestra, ofrece, publicita ante el público chileno y mundial como proveedor de los servicios de transporte, manipuleo, transitario y otros relacionados, calidad en las cuales ha sido emplazado en autos con ocasión de este embarque, tanto por sí, como por su representación de CCL.

**3.- RESPONSABILIDAD DE GEODIS OVERSEAS S. A. EN SU CALIDAD DE TRANSITARIO.** Reitera la actora que la empresa señalada ha sido demandada por sí, en su calidad de transitario, forwarder o prestador de servicios relativos al transporte.

Expresa que esta última figura no se encuentra regulada en forma sistemática y orgánica en Chile. Sin perjuicio de la calidad de transportador marítimo y/o de porteador (calidad en las cuales también se ha fundado la demanda, agregando que el transitario asume la categoría de mandatario mercantil.

Al respecto, continúa que el artículo 233° del Código de Comercio define al mandato comercial (aplicable en este caso por el carácter comercial del transporte marítimo) como un contrato por medio del cual una persona encarga la administración de negocios lícitos de comercio a otra que se obliga a administrarlos gratuitamente o mediante una retribución. En este caso Geodis Overseas a través de sus dos empresas Geodis Overseas Limited y Geodis Overseas S.A., actuó como mandatario de la demandante Import Export Metro para efectos de proveer los servicios de transporte de la mercancía desde Hong Kong a Chile.

Agrega, que en especial es aplicable la figura del comisionista de transporte, en los términos del artículo 318° del Código de Comercio.

Reitera una vez más sus dichos anteriores sobre el fundamento de la responsabilidad de Geodis Overseas S.A. al no haber entregado en destino adecuadamente las mercancías, en su condición de porteador marítimo, como mandatario mercantil y/o como comisionista de transporte.

Así, aún cuando se estimare que no concurre alguna de las calidades antes invocadas de Geodis Overseas S.A., respecto de CCL y Geodis Overseas Limited, o que aquélla no

dos mil ciento diez y seis

WERNER S

actuó por cuenta y/o a nombre de estas, reitera que ha demandado a Geodis Overseas S.A. en su calidad de agente, transitario, operador y/o prestador de servicios relacionados al manipuleo, transporte y comercialización de mercancías, por lo que le eran aplicables las respectivas normas del transporte marítimo.

**4.-RESPONDABILIDAD DE GEODIS OVERSEAS S.A. EN SU CALIDAD DE MANDATARIO MERCANTIL DE GEODIS OVERSEAS LIMITED Y DE CARGO CONTAINER LINE.** Reitera que dicha empresa tiene responsabilidad en calidad de mandatario mercantil, de conformidad como lo define el artículo 233° del Código de Comercio, no exigiendo la ley que el mismo se otorgue ni pruebe por solemnidad alguna, en razón de su calidad de contrato consensual.

Expresa que en este caso Geodis Overseas S.A. es mandatario de Cargo Container Line y/o de Geodis Overseas Limited. Agrega, que según el artículo 234° y 235° del Código de Comercio, la comisión es una especie de mandato mercantil que versa sobre una o más operaciones mercantiles individualmente determinadas, como lo es -en autos- la emisión de uno o más conocimientos de embarque y la actuación como agente de entrega de mercancías o como prestador de servicios de transporte en uno o más embarques, son operaciones individuales. De esta manera Geodis Overseas S.A. es un comisionista y Geodis Overseas Limited y Cargo Container Line sus comitentes o mandantes, pudiendo, de acuerdo con el artículo 254° el comisionista obrar a nombre propio o a nombre de sus comitentes.

Seguidamente, se exploya en la forma de aplicar esto a los hechos de autos, señalando que si se concluyere que Geodis Overseas S.A. no es representante de Geodis Overseas Limited ni de CCL. debe concluirse que actuó a nombre propio. Si actuó a nombre propio, por aplicación del artículo 255° del Código de Comercio, se obliga personal y exclusivamente a favor de las personas que contraten con él, por lo que debería, en tal caso, ser responsable, además de su responsabilidad en cuanto transitario y prestador de los servicios de transporte.

Si se estima que Geodis Overseas S.A. ha actuado a nombre propio en estos embarques, nos encontramos ante un comisionista de transporte, en los términos del artículo 318°, a nombre propio, pero por cuenta ajena trata con un porteador la conducción de las mercancías de un lugar a otro. En este caso, el porteador sería CCL y Geodis Overseas S.A. sería comisionista de Geodis Overseas Limited y/o CCL.

Si, por el contrario, se estima que hubo comisión, entre ellas y que Geodis Overseas representaa a Geodis Overseas Limited y/o CCL, quedan obligados ante terceros y, además, el comisionista Geodis Overseas S.A. conserva ante terceros las obligaciones de mandatario mercantil, por así ordenarlo el artículo 260° del Código de Comercio.

**5.- RESPONSABILIDAD DE GEODIS OVERSEAS S.A. EN SU CALIDAD DE TRANSPORTISTA MARÍTIMO,** respecto de lo cual expresa que al haber recibido un precio por los servicios de transporte Geodis Overseas S.A. ha sumido la calidad, obligaciones y responsabilidad de un porteador marítimo.

Expresa, que debe darse por establecido que Geodis Overseas S.A. actuó en representación de CCL o que al menos actuando por sí, es responsable de los daños demandados en autos en su calidad de empresa transportista y/o mandatario para la celebración del transporte referido, señalando nuevamente que demostrará en la etapa procesal que corresponda cinco afirmaciones de su parte sobre lo que considera como demostrativo de la condición de transportista de Geodis Overseas S.A. y de sus obligaciones como tales.

Seguidamente, de manera ilustrativa transcribe diversos párrafos, concretamente parte de los párrafos 63, 67, 77, 95, 96 y 114 que atribuye a un reciente fallo dictado en España, el año 2000, que según sus dichos analiza in extenso cuál es la calidad de las empresas que actuando como freight forwarder pretenden beneficiarse de las utilidades del transporte, sin asumir las responsabilidades por los daños provocados con su operación, concluyendo, además, con la cita de doctrina extranjera, referida al mismo tópico, para concluir que de acuerdo al mérito del proceso queda establecido :

dos mil ciento diez y siete

a).- Que el contrato de transporte de autos fue negociado y acordado con Geodis Overseas S.A. o bajo su intervención.

b).- Que en el peor de los casos, y si se desconoce la calidad directa de transportista de Geodis Overseas S.A. debe entenderse que esta empresa actúa en representación de CCL.

6.- **RESPONSABILIDAD DE CARGO CONTAINER LINE**, hace notar que el libelo de la contestación se dedica a negar que Geodis Overseas S.A. sea representante de Geodis Overseas Limited y de Cargo Container Line (CCL), pero no contraviene en materia substancial la responsabilidad de Cargo Container Line en cuanto porteador marítimo, por la entrega inadecuada de las mercancías en destino, la que en este acto reitera y ratifica.

7.- **CARGA DE PROBAR EL INCUMPLIMIENTO CONTRACTUAL DEL TRANSPORTADOR**. Expresa sobre este punto, la demandante en su réplica, que coincide con la demandada en que en el sistema chileno, es carga del transportador probar que cumplieron con las obligaciones derivadas del transporte o, en caso de incumplimiento, que éste no le es imputable, de acuerdo con el artículo 984° del Código de Comercio, norma que es coincidente con el artículo 1.547° del Código Civil, en cuanto coloca a cargo del deudor probar que ha empleado la debida diligencia para cumplir su obligación.

Agrega, que ello significa que le basta acreditar que existía la obligación de transportar (la que no ha sido controvertida por la demandante) para que recaiga sobre el transportador y el transportador efectivo la prueba de acreditar que él, sus agentes y dependientes tomaron todas las medidas razonablemente exigidas para evitar la pérdida de la mercancía transportada, pérdida que en este caso se debió a que ella se entregó a quien no estaba facultado para recibirla y retirarla. Así, corresponderá que la demandada pruebe su debida diligencia, para evitar el hecho y sus consecuencias.

8.- **PERSONAS HABILITADAS PARA RECIBIR MERCANCÍAS EN DESTINO: EL CONSIGNATARIO**. Sobre el punto la demandante transcribe el texto de los artículos 974°, 824°, 929° y 977° del Código de Comercio, de cuya lectura conjunta y armónica desprende que la obligación del transportador marítimo es entregar la mercancía transportada en el puerto de destino, al consignatario, que es la persona habilitada en el conocimiento de embarque para recibirla, o a su orden o al portador, lo que identifica la tres clases de conocimientos de embarque, lo que incidirá en su forma de comerciabilidad.

Agrega, que en el caso de marras. Los conocimientos de embarque fueron emitidos "a la orden", lo que significa que: (i) Su transferencia se efectuaba por endoso (Art. 164° del Código de Comercio) y (ii) Sólo el endosatario sería la persona habilitada para retirar y recibir la mercancía en destino, en circunstancias que la Importadora Lucky Crown Ltda. no estaba señalada como consignataria en los documentos.

Complementa lo anterior, expresando que la inclusión de una persona como "notify party" (parte a notificar) en un conocimiento de embarque no está contemplada en las normas del Código de Comercio, razón por la cual esta persona no está habilitada por el conocimiento de embarque ni tiene derecho a las mercancías. Simplemente, se trata de una persona a la que debe notificarse o avisarse la llegada de la carga en destino a efectos de coordinar su retiro por parte de la persona habilitada por el conocimiento de embarque.

Continúa, señalando que esta modalidad de "notify party" se utiliza cuando se venden mercancías contra pago o pago contra entrega o pago contra documentos, en cuyo caso el vendedor, que suele ser la misma persona del cargador, embarca y despacha las mercancías por mar sin que el comprador le haya pagado el precio, el que se paga sólo una vez que el conocimiento de embarque (que habilita para recibir y retirar la mercancías) sea entregado al comprador, destinatario de la mercancía o a su banco. De forma tal, que ambas partes (vendedor y comprador) aseguran que obtendrán el cumplimiento de la contraparte, esto es, que el vendedor recibirá el precio y el comprador la mercancía vendida.

Este "notify party" puede ser el comprador o su banco, no estando por se facultado para recibir la mercancía transportada, por no ser consignatario ni tener título para recibirla, a menos que obtenga y presente al porteador el original del conocimiento de embarque, para lo cual deberá pagar el precio de las mercancías, según lo explicó.

ERNERS

In mil ciento diez y ocho

Agrega que en el caso de autos, la demandante vendió las mercancías transportadas a Importadora Lucky Crown Limitada, bajo esta modalidad, de suerte que su precio era exigible y pagadero como requisito previo para que el comprador recibiera el conocimiento de embarque y pudiera retirarlas en destino. Esa fue la razón por la cual los conocimientos de embarque se emitieron a la orden y se designó a Importadora Lucky Crown Ltda. como "notify party", la que para estar habilitada para recibir y retirar las mercancías en destino requería adquirir el respectivo original del conocimiento de embarque, para lo cual debía pagar el precio de las mercancías.

**9.- DURACIÓN DEL PERÍODO DE CUSTODIA DE LAS MERCANCÍAS POR EL TRANSPORTADOR Y FORMA DE ENTREGARLAS EN DESTINO.** Expresa al respecto la demandante, que controvierte la afirmación de las demandadas en cuanto que habrían cumplido legalmente con su obligación de transportar y entregar al poner las mercancías a disposición de los recintos aduaneros.

**9.1.- La mercancía puede retirarse y recibirse sólo por la persona legalmente habilitada para ello,** esto es, según el artículo 975° N° 4 del Código de Comercio, la persona habilitada por un título para recibirlas: el Conocimiento de embarque, citando doctrina de autor nacional sobre el tema.

**9.2.- Mientras la mercancía no se entregue a su destinatario legal, el transportador no ha cumplido con su obligación de entregar.** Expresa, al respecto, que la principal obligación del transportador, que es la de entregar la mercancía en destino, se cumple cuando ellas se entregan a la persona que está habilitada para recibirlas, en el mismo estado que las recibió del cargador.

Según el artículo 1.568° del Código Civil, el pago efectivo es la prestación de lo que se debe, por lo que el transportador paga o cumple con su obligación de entrega, sólo cuando entrega la mercancía a la persona que está habilitada por el título para recibirla.

Reitera, una vez más, su afirmación que la mercancía se entregó a un tercero que no estaba habilitado para recibirlas, puesto que el título que le permitía hacerlo estaba en poder de los bancos para ser retirado contra el pago del precio de la mercancía.

**9.3.- El artículo 983° del Código de Comercio no permite entregar a quien no está habilitado para recibir la mercancía.** Expresa que la demandada pretende una lectura fuera de contexto del artículo citado, letra c), sosteniendo que dicha norma permitiría al porteador entregar a una autoridad o tercero en el puerto de descarga, para que este la entregue a un tercero, prescindiendo de la exhibición del conocimiento de embarque original que lo habilita para recibir y retirar.

Continúa citando la opinión del profesor don Eugenio Cornejo Fuller sobre el precitado artículo, que abona su postura.

**9.4 Análisis de las normas aduaneras aplicables a la importación de mercancías.** Comienza este acápite la actora, en su replica, afirmando que la interpretación de la demandada al artículo 983° del Código de Comercio no tiene asidero en el sistema legal chileno.

Seguidamente, contradice las afirmaciones de esta parte demandada en relación a la normativa aduanera citada por aquélla, en su contestación de la demanda, negando que en Chile en transportista marítimo debe entregar la carga a la Aduana y cuando la entrega cesa su período de custodia, debido a que la mercancías no se entregan materialmente a la Aduana, sino que sólo se coloca bajo su potestad, para cumplir con las disposiciones aduaneras y tributarias, pero no para cumplir con la adecuada entrega en los términos del contrato de transporte marítimo. Normas aduaneras que tienen una finalidad distinta, que no dice relación con la entrega de la mercancía.

En efecto, cuando se procede por medio del sistema de retiro indirecto, el transportador emite un Manifiesto de carga y lo entrega a la Aduana, para luego entregar la carga al almacenista, sea particular o empresa portuaria pública, operando ambos bajo la jurisdicción aduanera y dentro de la zona primaria de jurisdicción. Almacenistas que emiten un Documento Portuario Único (DPU) en contra de su recepción.



de mil ciento diez y nueve

Posteriormente, una vez pagados los impuestos y aranceles aduaneros, el agente de aduana del consignatario o legítimo portador del conocimiento de embarque presente la Declaración de Importación (o la correspondiente destinación aduanera) y el comprobante de pago de los aranceles e impuestos al almacenista, a objeto de retirar las mercancías.

Agrega que la función de la Aduana es vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las costas, fronteras y aeropuertos de la República, para los efectos de la recaudación de los impuestos a la importación, exportación y otros que determine la ley y de generar las estadísticas del caso. Continúa su réplica con diversas citas a normas aduaneras, como los artículos 21, 34, 44, 45, 70, 74, 93, 97, 104, etc. de la Ordenanza de Aduanas, para concluir el párrafo expresando que la circunstancia que el artículo 983°, letra c) permita efectuar la entrega por medio del proceso de retiro indirecto, esto es, por medio de un almacenista portuario no puede ni debe ser interpretada como modificatoria de los principios y normas básicas del contrato de transporte marítimo (normas que son imperativas, y menos aún contra la función que el conocimiento de embarque cumple como título representativo de la mercancía, confundiendo un procedimiento administrativo destinado a recolectar impuestos, con las normas sobre entrega de la mercancía.

**9.5 Interpretación armónica y complementaria de normas del Código de Comercio y de la Ordenanza de Aduanas.** Expresa al respecto, que los artículos 975° número 4, 977° y 983° del Código de Comercio deben ser leídos en su conjunto, armónicamente, por lo que no basta que el transportador coloque las mercancías a disposición del almacenista portuario, sino que debe cerciorarse que ella sea entregada y retirada por la persona habilitada para recibirla, reiterando sus dichos en cuanto que la entrega de la mercancía en forma indirecta no libera del deber de entregar a la persona habilitada por el conocimiento de embarque original, de lo que debieron instruir y cerciorarse Geodis Overseas S.A., Geodis Overseas Limited y CCL, omisión que los hace responsable por la falta de entrega.

Interpretación, por lo demás, que más se aviene con el artículo 984°, siendo la forma correcta de interpretar los preceptos que las mercancías sólo entrar a la jurisdicción de la Aduana para efectos de recaudar los impuestos, pero siguen bajo el cuidado, custodia y responsabilidad del transportador hasta que ella se entregada a la persona habilitada para recibirla, de suerte de que si se entrega a quien no está facultado para recibirla, el transportador no ha cumplido con su obligación de entregar en destino, en abierta infracción a los artículos 975° N° 4, 977° y 984° del Código de Comercio.

**9.6.-El transportador es responsable por los hechos de sus agentes y dependientes.** Así lo prescribe el artículo 983°, expresa la demandante, por lo que el transportador es responsable de la pérdida, a menos que pruebe que él, sus agentes y dependientes adoptaron todas las medidas razonablemente exigibles para evitar el hecho y sus consecuencias.

Seguidamente, transcribe el tenor del número 9 del artículo 923° del Código de Comercio, referido a las obligaciones del agente de naves, y a continuación el inciso primero del artículo 915° del mismo cuerpo legal, para concluir de ellas que el agente de la nave representa la capitana y éste al transportador, agregando que si las mercancías no se entregan adecuadamente a quien está facultado para recibirlas, estas omisiones son de responsabilidad, cuenta y riesgo del porteador, quien no tomó las medidas necesarias para asegurar su adecuada entrega y será responsable por las omisiones de sus agentes y dependientes. (Arts. 983° y 984°).

A continuación, la réplica de la demandante vuelve a referirse a la situación del almacenamiento de la carga, en relación con la prueba del cumplimiento de la debida entrega, la diferencia entre entrega y poner la carga bajo jurisdicción de la Aduana, el ámbito de aplicación de las normas del Compendio Aduanero, reiterando que en este caso no hubo entrega, la situación del notify party, el período de custodia del transportador marítimo y la responsabilidad por la inadecuada entrega, para concluir que: Geodis Overseas S.A., CCL y los armadores de la M/N P & O Sao Paulo pudieron y debieron cerciorarse que las mercancías se entregaran sólo a la persona habilitada para recibirla y no a cualquier tercero, haciendo los elementos fácticos y legales para hacerlo por medio de su agente de nave. (Art.

dos mil ciento veinte

923° N°9), de su capitán (Art. 915°) y/o almacenista, a quienes debieron instruir en este sentido.

**10. PERDIDA DE LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS.** Sobre el tópico comienza por transcribir el artículo 986° del Código de Comercio, referido a considerar perdidas las mercancías si no ha habido entrega, agregando que conforme al artículo 985° las mercancías deben entregarse en la fecha pactada o en la que razonablemente sería exigible a un transportista diligente, para seguidamente expresar que puesto que las mercancías no han sido entregadas a la persona habilitada para recibir las, deben considerarse perdidas, lo que importa un daño en el patrimonio de la demandante.

**11.- RESPECTO A LA ENTREGA DE ACUERDO A LAS FORMAS QUE ESTABLECE EL ARTÍCULO 983°, LETRAS a) y b) DEL CÓDIGO DE COMERCIO,** se refiere a los dichos de la demandada en cuanto que de las formas legales de entrega de las mercancías existente en Chile, sólo es aplicable la de la letra c), lo cual contradice, de acuerdo, en su opinión, a la doctrina y práctica nacional, sosteniendo que las tres formas de entrega son válidas.

**12.- RESPECTO A LA DISTINCIÓN QUE LA DEMANDADA HACE ENTRE LA ENTREGA DE LA MERCANCÍA Y EL RETIRO DEL RECINTO PORTUARIO ADUANERO,** sobre este punto la demandante señala, en su replica, citando al profesor don Eugenio Cornejo, que contrariamente a lo sostenido por la demandada, no basta que se acredite que la mercancía fue entregada en los recintos de depósito aduanero en Iquique para estimar que el porteador cumplido con su obligación de transportar, sino que es necesario, acreditar que ella se entregó a la persona habilitada por el conocimiento de embarque para recibirla y contra presentación de su original, carga que pesa sobre el porteador marítimo.

**13.- FORMA DE CUMPLIR CON LA OBLIGACIÓN DE ENTREGA ADECUADA EN LA DOCTRINA DEL DERECHO COMPARADO,** acápites en el cual cita diversa doctrina y jurisprudencia extranjera en abono de sus dichos, sin agregar referencia alguna a los hechos de la causa.

**14.- RESPECTO A LA ALEGACIÓN DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ORIGINALIZADO,** se refiere a la afirmación de la demandada en cuanto que la normativa aduanera permite que las cargas sean retiradas sin que exista un original del conocimiento de embarque, poniéndose de cargo del transportista marítimo tal originalización de una copia no negociable, contraviniendo tal afirmación, sosteniendo que tal originalización no permite recibir legalmente la mercancía transportada en remplazo del conocimiento de embarque original.

Sostiene su afirmación, citando y transcribiendo el artículo 220° de la Ordenanza de Aduanas, señalando que el ámbito de aplicación de la norma es para los efectos de los trámites aduaneros, pero ella no altera las disposiciones del Código de Comercio, sobre el contrato de transporte marítimo, por lo que la interpretación dada por la demandada atenta contra el artículo 1.015° del mismo Código, expresando que sólo el que emite el conocimiento de embarque determina su número de originales.

Adicionalmente, expresa que la interpretación que postula la demandada atenta contra el artículo 977° del Código de Comercio, agregando, seguidamente, que con ella colapsa el sistema de la compraventa internacional, de las cartas de crédito y del transportador marítimo, citando y transcribiendo, igualmente el artículo 149° del mismo cuerpo legal.

**15.- RESPECTO A LA ALEGACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE LOS EMBARCADORES PARA EMITIR LA ORIGINALIZACIÓN DE LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE,** viene en controvertir tal afirmación, negando que la demandante hubiere autorizado la entrega de las mercancías sin la presentación del original del conocimiento de embarque.

**16.- FORMA DE CUMPLIR CON LA OBLIGACIÓN DE ENTREGA ADECUADA EN LA JURISPRUDENCIA EXTRANJERA Y NACIONAL,** citando, la actora, doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo español y de origen inglés, incluyendo también una referencia a reciente fallo de la I. Corte de Apelaciones de Valparaíso, sentando la doctrina

*En mil ciento veintuno*

que la entrega de las mercancías transportadas al amparo de un contrato de transporte marítimo sólo se puede pedir, de acuerdo con el artículo 977° del Código de Comercio, mediante la presentación material del respectivo conocimiento de embarque.

**17.- RESPECTO DE LA PRESCRIPCIÓN**, contraviene que se den los elementos de ella, afirmando que la misma se encuentra interrumpida por el recurso judicial interpuesto oportunamente.

En efecto, expresa, la mercancía arribó a Iquique alrededor del 11 de marzo de 2000, por lo que el plazo de prescripción debe computarse según lo preceptuado por el artículo 1.249 del Código de Comercio, desde el término del último día en que debieron haberse entregado las mercancías.

Luego, los armadores de la nave P & O Sao Paulo fueron notificados de la solicitud de designación de árbitro el 26 de febrero de 2002, no habiendo transcurrido el plazo de dos años para que se configure la prescripción, debiendo aplicarse el artículo 2.519° del Código Civil, según el cual, la interrupción de la prescripción respecto a un codeudor aprovecha a los demás si hay solidaridad, como es en este caso, en virtud de lo dispuesto por el artículo 1.006° del Código de Comercio.

Respecto a las acciones entabladas en contra de Geodis Overseas S.A., por sí, en su calidad de transitario, sea en calidad de comisionista o mandatario mercantil, el plazo de prescripción es de cuatro años. Según lo ordena el artículo 822° del Código de Comercio, de manera que la acción estaba vigente al momento en que operó la interrupción civil de la prescripción.

**18.- RESPECTO DE LA ACCIÓN DERIVADA DE LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS Y DE LOS PERJUICIOS DE MI PARTE**, expresa la replica que los dichos de la demandada en relación a la necesidad de la actora de recurrir a una acción que emana del contrato de compraventa internacional distinto del contrato de transporte es errada, puesto que el origen de los perjuicios es la falta de entrega al habilitado para recibir de la mercancía materia del transporte marítimo, por lo que nos encontramos ante el incumplimiento de las obligaciones del mandatario mercantil y/o de sus obligaciones de transitario de Geodis Overseas S.A., al entregar las mercancías a su importador sin la exigencia de la presentación del conocimiento de embarque original, debidamente endosado a su nombre.

Agrega, asimismo, que en este caso no se ha deducido acción de cobro del precio derivado del contrato de compraventa internacional, sino de indemnización de perjuicios por falta de entrega debida de las mercancías, por el transportista marítimo, habiendo sufrido el perjuicio la demandante a consecuencia del incumplimiento contractual y legal de Geodis Overseas y de CCL, representado en el precio de las mercancías que nunca se entregaron a su destinatario legal.

**19.- RESPECTO A LA FALTA DE ENTREGA Y PÉRDIDA DE MERCANCÍA**, contradice la afirmación de la demandada en cuanto que la mercancía no se perdió sino que fue entregada en el puerto de Iquique a Lueke Crown, expresan que aquella no se encontraba habilitada por el conocimiento de embarque para recibirla, por lo que la entrega material realizada no es jurídicamente válida, porque no fue hecha a la persona habilitada, señalando que la demandante era la única persona habilitada para recibir al no haber endosado el original del conocimiento de embarque.

Vuelve sobre el tema de la entrega de la mercancía bajo potestad aduanera y la entrega material y legal de ella, como también la existencia de un retiro indirecto de la carga, en los mismos términos anteriores, agregando, continuadamente, que según el número 9 del artículo 923° del Código de Comercio, es función del consignatario de naves el recibir los conocimientos de embarque y entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios, habiendo existido en este caso un entrega de la mercancía a quien no estaba habilitada para recibirla, por lo que el porteador marítimo es responsable de la pérdida de ella.

Continua expresando que el agente (quien representa al capitán y peste al porteador marítimo para los efectos de la custodia de la carga y de su adecuada entrega en el puerto de destino, por aplicación de los artículos 905°, 917° y 918° del Código de Comercio)

*de mil ciento veintidós*

incumplió con los artículos 923° número 9 y 983° del Código de Comercio, porque no hizo una "adecuada entrega de la mercancía en el puerto de destino", haciendo de tal incumplimiento responsable al porteador marítimo.

Finalmente, respecto el párrafo contraviene la afirmación de la demandada, en cuanto que es la Aduana la que fiscaliza la entrega de las mercancías y autoriza su retiro, sin intervención del porteador, reiterando lo expuesto al respecto sobre la doble normativa aplicable, aduanera y comercial.

**20.- RESPECTO AL DOCUMENTO "Z"**, expresa que dicho Manual de Zonas Francas, en primer lugar, no puede, atendido su rango reglamentario, alterar la norma legal del Código de Comercio. Además, en segundo lugar, el ámbito de aplicación del mismo es para efectos aduaneros, sin que sea posible invocarlo para alterar las obligaciones del porteador marítimo, ni del transitario, que emanan de los respectivos contratos de transporte y mandato mercantil.

En tercer lugar, precisa que la existencia de un documento "Z" o solicitud de traslado a zona franca se refiere a la información aduanera de la mercancía, pero no a la entrega al habilitado para recibir, para los efectos del cumplimiento del transporte marítimo o del mandato mercantil.

En cuarto lugar, señala que el conocimiento de embarque no estaba endosado a favor del usuario de Zona Franca, Lucky Crown, ni éste tenía el original del mismo. Agrega, que por lo demás, el documento que haga sus veces no puede ser una simple copia del conocimiento de embarque, ni aun si ella fue originalizada por el transportador marítimo, quien no tiene facultades para hacerlo.

En quinto lugar, todas estas normas sólo se refieren a los aspectos aduaneros, de interacción de mercancías al país, pero no a la entrega desde la perspectiva del cumplimiento del transporte marítimo.

En sexto lugar, según el propio Compendio de Normas Aduaneras, Capítulo III, Ingreso de Mercancías, N° 5, señala que los documentos que sirven de base para la confección de la declaración de exportación son los que a continuación se indican, y agrega "conocimiento de embarque original o documento que haga sus veces, que habilite al importador como consignatario de la mercancía", lo que corrobora que la interpretación que la demandada pretende darle a la normativa aduanera pugna contra su verdadero sentido, tenor y espíritu.

**21.- RESPECTO A LOS PERJUICIOS**, expresa que su existencia y monto será acreditada en la fase procesal respectiva, repitiendo que ellos alcanzan al valor de la mercancía, con los respectivos reajustes, intereses y costas, invocando respecto de los intereses la norma del artículo 1.245° del Código de Comercio.

**22.- RESPECTO A OTRAS ALEGACIONES DE LA DEMANDADA**, se refiere en concreto a la alegación de la demandada sobre el reemplazo del conocimiento de embarque, como una interpretación no adecuada a la normativa aduanera, y contraria a las normas y principios del Libro III del Código de Comercio, en especial los artículos 923° N° 9, en relación con los artículos 915°, 917°, 918° y 983° del mismo cuerpo legal.

Respecto a la invocación del artículo 30° del D.S. N° 1.114, acerca de que las mercancías deben entregarse a los recintos de depósito aduanero dentro de las 24 horas siguientes a la descarga, insiste en que ello es para efectos aduaneros, pero no significa que pueda entregarse a otra persona distinta al habilitado para recibirlas, porque el decreto supremo no puede dejar sin efecto lo que establece la ley.

Respecto de la intervención de Geodis Overseas S.A. como consignatario del conocimiento de embarque master o madre, la afirmación no hace sino evidenciar la participación de esta demandada en los embarques marítimos y su relación con Geodis Overseas Limited y cargo Container Line. Siendo la propia demandada la que admite que se trata de empresas relacionadas.

Reitera su afirmación en cuanto a la inhabilidad del notify party para recibir las mercancías, y además niega que sea la demandante quien deba probar que se entregó a Lucky Crown contra la presentación de una copia del conocimiento de embarque, como lo

afirma la demandada en la página 14 de su libelo, puesto que es el porteador marítimo, forwarder o el mandatario mercantil el que debe acreditar el cumplimiento de sus obligaciones en tiempo y forma, según el Art. 1.547° del Código Civil y 984° del Código de Comercio. Expresa, que así lo reconoce la propia demandada en el acápite 12 de su contestación (Pág.16).

Respecto a las afirmaciones relativas a que Lucky Crown operaba como representante de Metro y como centro de distribución en Sudamérica, señala que tal empresa no era representante de la actora y que los vínculos comerciales que hayan existido entre ambos no permiten que el porteador entregue la mercancía a quien no haya estado habilitado por el conocimiento de embarque para recibir, y contra la presentación del original.

Reitera, contradiciendo a la demandada, que el conocimiento de embarque fue emitido simplemente "a la orden", y no a la orden de un banco.

Respecto de la solidaridad, expresa que en la alegación del N° 15 (pag. 17) la demandada está reconociendo que si Geodis Overseas S.A. es considerado transportador marítimo, entonces será solidariamente responsable con los porteadores efectivos, que son los armadores de la M/N Sao Paulo.

**23.- RESPECTO A LA DEMANDA SUBSIDIARIA POR RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL.** reitera y se remite a lo expuesto en el acápite 1 de esta presentación, haciendo presente que en el acápite 2 de la contestación de la demanda por esta parte, se reconoce que Geodis Overseas S.A. participó como agente de entrega de la carga en el puerto de destino.(pag 19).

Respecto a la alegación de falta de nexo causal de la contraria, ella es improcedente en la especie, puesto que si las demandadas hubieran entregado en destino las mercancías a la persona habilitada por un título para recibir las y contra su presentación, lo habría hecho a la demandante, quien tenía los conocimientos de embarque originales, con lo que no Lucky Crown, ni tercero alguno podrían haberlas retirado.

Respecto de la acción de compraventa para el pago del precio, se trata de una acción distinta que no se ejerció en estos autos, y cuyo ejercicio o falta de él, no extingue, libera ni atenúa la responsabilidad de las demandadas de autos.

Respecto de los requisitos o elementos de la responsabilidad extra contractual, a saber: capacidad del autor, acción u omisión, culposo o dolosa, daño, y causalidad, los analiza respecto del caso de autos, insistiendo en su procedencia y sus dichos anteriores, en la demanda.

Por tanto, en mérito de lo expuesto y dispuesto en las normas citadas y de acuerdo con las reglas de procedimiento establecidas en el primer comparendo, solicita al tribunal arbitral, tener por evacuada la réplica respecto de Geodis Overseas S.A., por sí y por Cargo Container Line (CCL).

**A fojas 537 vuelta.** con fecha veinticinco de agosto de dos mil cinco, el tribunal arbitral tuvo por evacuada la réplica de la contestación de la demanda de Geodis Overseas S.A., confiriendo traslado para duplicar.

**A fojas 538,** con fecha 23 de agosto de dos mil cuatro, estando dentro del plazo legal y procesal convenido, la parte de los Armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo, procede a evacuar la duplica a la réplica de la demandante, expresando que:

1) En cuanto a los hechos que la demandante estima reconocidos por esta parte, niega tal circunstancia, haciendo presente que al contestar ha controvertido íntegramente los hechos fundantes de la pretensión de esa parte, salvo aquellos en los cuales se reconoció su participación, que dicen relación con el transporte del contenedor que interesa a la actora, a instancias de CCL, entre los puertos de Hong Kong y Pusan, donde concluyó toda participación material de esta parte demandada.

Expresa que concuerda con la demandada, en que el fundamento directo e inmediato de la responsabilidad que imputa a esta parte dice relación con la infracción atribuida a esta parte, en que habrían incurrido respecto de una supuesta obligación de entrega de la carga

ART. 5.  
JUDICIAL

de mil ciento treinta y cinco

en el puerto de Iquique, teniendo la certeza como demandada que nunca se obligaron y nada tuvieron que ver con la citada entrega en ese puerto.

2).- En este acápite expresa que no es efectivo que las alegaciones de su parte no sean oponibles a la demandante, como esta lo sostiene en su réplica, porque ella no puede desconocer que no contrató con P & O Nedlloyd Ltd., ni que estos jamás emitieron un conocimiento de embarque para el transporte en cuestión, lo que es esencial de tener en cuenta en este caso, toda vez que si el contratante de la demandante (los señores CCL) informó a su cliente que el transporte se haría hasta Iquique en la M/N Sao Paulo, siendo que ello no debió ser así, evidentemente, el único responsable de tal hecho (equivocada información y/o emisión del B/L) serían los señores CCL, es decir, quienes efectivamente habían asumido el transporte hasta Iquique.

Seguidamente precisa, en su opinión, el contenido del artículo 1.020° del Código de Comercio, como también la improcedente cita del artículo 1.011°, en relación con el artículo 1.006° del mismo Código, desechando la solidaridad pretendida.

3.- En cuanto a la prescripción y el cómputo del plazo, expresa que la postura de la demandante en su réplica está equivocada, puesto que no es posible aplicar a esta demandada dicho cómputo a contar desde la fecha en que debía haberse entregado la carga, pues ésta ni asumió obligación en este sentido, ya que nunca fueron requeridos para transportar hasta Iquique, de modo que nunca tuvieron la obligación de entregar, cuya infracción se alega de contrario, por lo que cualquier prescripción que pueda favorecerla debe ser computada desde que concluyó su participación en el transporte.

En cuanto a la solidaridad legal, reitera que en este caso debe aplicarse la limitación del inciso segundo del artículo 1.002° del Código de Comercio, toda vez que esta demandada sólo ejecutó una etapa menor del transporte en la cual no se presentó el antecedente fáctico y jurídico de la demanda intentada en su contra., el que se presentó después.

4.- Estima que la interpretación de la demandante para decir que la demandada ha sido transportado efectivo hasta Iquique es, a lo menos, forzada, porque ella sólo fue requerida por CCL para mover el contenedor entre Hong Kong y Pusan, en donde, por cuenta de CCL, debía asumir su transporte hasta Iquique otro naviero, por lo que el error de CCL al indicar en su B/L que los Armadores de la M/N Sao Paulo debían transportar hasta Iquique la carga, sólo puede generar responsabilidad a su respecto, y, en ningún caso, atribuirle a esta demandada el carácter de transportador efectivo.

Agrega, que en autos consta que el transporte de la unidad en cuestión entre Pusan e Iquique fue efectuado en la M/N Rickmers Rickmers, en su viaje 107 East, cuyos armadores son los señores Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, es decir, un tercero ajeno a su parte y perfectamente individualizado, que no fue emplazado a juicio por la demandante.

5) En cuanto a la condena en costas que esta parte pidió respecto de la demandante, insiste expresando que la demandante actuó en forma poco diligente al no estudiar todos los antecedentes del caso antes de presentar su demanda.

6) Por otra parte, expresa que en Chile se cumple con la obligación de entregar la carga en puerto de destino, entregando el respectivo contenedor a la autoridad aduanera del puerto de Iquique, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 982° y 983° letra c) del Código de Comercio y por diversas disposiciones contenidas en la Ordenanza General de Aduanas, entre ellas, artículos 175° letra i), artículos 44° y 45°, artículos 56°, y otros.

Concluye, al acápite expresando que el transportista que debía entregar el contenedor en Iquique dio cumplimiento a la obligación legal que le afectaba de entregar la carga a la Aduana, por lo que pasó después de su entrega es un cuestión distinta, enmarcada en el trámite del "retiro de la carga" que, en ningún caso, podrá afectar la responsabilidad de la esta demanda.

7) En lo demás ratifica íntegramente su contestación de la demanda principal y subsidiaria, solicitando tener por evacuado el trámite de la duplica.

EXHIBICIÓN  
JUDICIAL

dos mil ciento cincuenta

A fojas 543, con fecha veinticinco de agosto de dos mil cuatro, el tribunal arbitral tuvo por evacuado el trámite de la duplica, por esta parte, disponiendo autos en su oportunidad.

A fojas 545, con fecha 22 de septiembre de dos mil cuatro, estando dentro del plazo procesal convenido, la parte de Geodis Overseas S.A. duplica, dando por reproducido todo lo expuesto en escrito de contestación de la demanda, señalando además, lo siguiente:

**1.- ANTECEDENTES DE HECHO QUE NO HAN SIDO MENCIONADOS POR LA ACTORA.** Afirma que cuenta con antecedentes que desde hace muchos años empresas extranjeras como TAIPAN, BILLION, Metro, o Sterling Metro todas relacionadas entre sí, venden productos desde Hong Kong, China, hacia América Latina.

Para la realización de sus operaciones estas empresas constituyeron sociedades en Chile, al amparo de nuestra legislación.

Tales empresas nacionales figuran como usuarios de la Zona Franca de Iquique, y en el caso de Importadora Lucky Crown Ltda., que figura en el recuadro "notify", lo era respecto de las cargas de todas las empresas antes señaladas, por lo que expresa textualmente "Definitivamente algo tiene que haber ocurrido entre la demandante y Lucky Crown. Todo indica que posiblemente el precio de la carga no habría sido pagado, pero éste es un hecho totalmente desconocido para esta mi representada!".

Seguidamente, especula sobre la eventual insolvencia de Lucky Crown y sobre la acción de la demandante por la vía del contrato de transporte marítimo y no accionar en contra de la primera empresa.

**2.- UN HECHO RELEVANTE,** expresa que demostrará que la actora instruyó expresamente a Geodis Overseas S.A. para originalizar una copia del Conocimiento de Embarque que amparó el transporte de esta mercancía.

Continúa, señalando que en este documento expresamente la empresa METRO señala, que la carga transportada al amparo del Conocimiento de Embarque HKSAS001322 de la M/N Nedlloyd Sao Paulo, corresponde a carga de los clientes Sres. Lucky Crown y que Geodis Overseas S. A. debe proceder a originalizar una copia del Conocimiento de Embarque, es incluso más, se libera expresamente a ésta de toda responsabilidad.

Seguidamente, realiza varias preguntas sobre tal situación, señalando que sería muy interesante escuchar a la demandante exponer sobre las relaciones comerciales existentes entre ella e Importadora Lucky Crown Ltda., afirmando que tal demandada cuenta con los antecedentes que ambas empresas están íntimamente relacionadas, que han operado por varios años bajo un mismo sistema, que los ejecutivos de las empresas extranjeras han estado muchas veces en Chile y en Iquique, y que la verdadera acción de la contraria no es otra que la que emana del contrato de compraventa, por el no pago del precio.

**3.- EN CUANTO A SUPUESTOS HECHOS QUE SE DARÍAN POR RECONOCIDOS,** expresa que tal afirmación de la actora no corresponde a la realidad del escrito de contestación, por lo que la actora tendrá que probar cada uno de sus dichos.

**4.- EN CUANTO A LOS SUJETOS PASIVOS DE LA ACCIÓN,** expresa que de la demanda de autos aparece claro que la acción ha sido entablada en contra de los Armadores de la M/N Sao Paulo y en contra de Geodis Overseas S.A. por sí y/o en representación de Cargo Container Line Limited, luego todas las referencias que la acota hace a la empresa Geodis Overseas Limited son improcedentes, por cuanto esta empresa no ha sido demandada en forma alguna en estos autos y se trata de una persona jurídica totalmente distinta a Geodis Overseas S.A. y a cargo Container Line Ltd.

Si tal empresa no ha sido mencionada en la demanda, no puede considerarse a la misma en la replica como parte de este juicio, conforme lo previsto por el artículo 312° del Código de Procedimiento Civil.

Agrega que una situación podrá ser la relación existente entre CARGO CONTAINER LINE LTD. y GEODIS OVERSEAS LIMITED y otra distinta es aquella que la actora pretende atribuir a GEODIS OVERSEAS S.A. respecto de la primera empresa. Referirse a una supuesta representación de GEODIS OVERSEAS S.A. de otra empresa

como es GEODIS OVERSEAS LIMITED, la cual no ha sido demandada ni emplazada en estos autos, resulta improcedente.

Asimismo, rechaza esta parte, las conclusiones que expone la contraria respecto de cada uno de los documentos que señala en su escrito de replica, refiriéndose además a la sentencia dictada por el señor juez arbitro don Alvaro Parra en causa "Import Export Metro Ltd. con Geodis Overseas S.A. y Otra", de fecha 01 de marzo de 2004, expresa que se trata de una causa cuyo pago se produjo fuera de Chile, y se llevó a cabo entre la demandante y la empresa Cargo Container Line Limited, sin la intervención de Geodis Overseas S.A.

**5.- EN CUANTO A LA REPRESENTACIÓN QUE TENDRÍA GEODIS OVERSEAS S.A. RESPECTO DE CARGO CONTAINER LINE LTD.**, expresa que no existe la supuesta representación de Geodis Overseas S.A. para actuar por Cargo Container Line Ltd., que la habilite para ser emplazada judicialmente por dicha empresa, por lo que la actora deberá probar su afirmación en contrario.

Agrega que no existe una representación legal de Geodis Overseas S.A. respecto de Cargo Container Line Ltd., en su calidad de "freight forwarder y empresa nominada para los efectos de la entrega de la carga, a diferencia de lo que ocurre con los agentes de naves, quienes por expresa disposición del artículo 922° del Código de comercio, están facultados para actuar en juicio, activa o pasivamente por el capitán, dueño o armador de la nave.

Expresa que no hay en el Código de Comercio, una norma similar para los agentes transitarios o freight forwarder y menos para aquellos que simplemente actúan para la entrega de la carga. Al no existir tal norma, no hay representación legal, por lo que la actora deberá probar que Geodis Overseas S. A. tiene facultades suficientes para ser emplazada y actuar en juicio por cargo Container Line Ltd., lo que la parte niega. Del mismo modo, niega la calidad de mandatario mercantil de Geodis Overseas Ltd. y de Cargo Container Line Ltd.

A continuación, sostiene que Geodis Overseas S.A. es consignataria de la carga embarcada en el puerto de origen y la empresa habilitada para producir la entrega.

**6.- EN CUANTO A GEODIS OVERSEAS S.A. COMO TRANSPORTISTA MARÍTIMO**, expresa que ella no ha sido transportista marítimo, como se expresó en la contestación de la demanda, así como tampoco ha emitido ningún conocimiento de embarque, ni ha celebrado contrato alguno con la demandante, en razón de lo cual no puede hacerse recaer sobre ella la responsabilidad que regula el Código de Comercio para los porteadores marítimo.

Expresa que la empresa que actuó en tal calidad es Cargo Container Line Limited, como lo señala el propio conocimiento de embarque, que conforme al artículo 977° es prueba de la existencia del contrato de transporte marítimo, agregando que la cita de una sentencia en contrario del árbitro Gonzalo Mahan Marchese en la causa arbitral "Atenia Chile Seguros Generales S.A. con Armadores M/N Limari", no es argumento suficiente, desde el momento que ella ha sido objeto de recursos que actualmente se encuentran pendientes ante la I. Corte de Apelaciones de Valparaíso.

**7.- HECHOS GENERADORES DE LA RESPONSABILIDAD DE UN TRANSPORTISTA MARÍTIMO**, para el evento que se llegare a estimar que Geodis Overseas S.A. tiene la representación de Cargo Container Line Limited, que la compareciente rechaza totalmente, señala que de la lectura de la demanda de autos es evidente que la acción ha sido entablada al tenor de las normas que regulan el transporte marítimo bajo régimen de conocimiento de embarque, que se contienen en los artículos 974° siguientes de Código Comercio.

Seguidamente, detalla los supuestos necesarios para que conforme al artículo 984° recaiga la responsabilidad del porteador marítimo: a) Que existe pérdida de carga, o daño de mercancías o retardo de la misma; b) Que con ocasión de esa pérdida, daño o retardo se produzca perjuicio y, c) Que el hecho generador de esa pérdida, daño o retardo, haya tenido lugar durante el periodo de custodia del porteador, el cual está fijado en el artículo 983° del Código de Comercio. Continúa, con la trascripción del párrafo final del artículo referido a la responsabilidad de responsabilidad del naviero, tantas veces antes repetida.



Expresa que no estamos frente a un régimen de responsabilidad objetiva, sino subjetiva, porque la prueba de la debida diligencia tras consigo la exoneración de responsabilidad para el porteador. Luego, la actora tendrá que probar necesariamente en estos autos las circunstancias anteriores que generan la responsabilidad del naviero.

**8.- LA PERDIDA DE LAS MERCANCIAS**, respecto de lo cual transcribe el texto del artículo 986° del Código de Comercio, referido a cuando se consideran perdidas las mercancías, refiriéndose, seguidamente, al artículo 985° del Código de Comercio, que regula cuando hay retraso en la entrega de la mercancía, para concluir que si se acredita que las mercancías fueron entregadas en su destino, en alguna de las formas que señala el artículo 983°, bajo ninguna circunstancia podrá surgir la responsabilidad del porteador marítimo, lo que probará en autos esta parte, de forma tal que la pérdida que se alega no es tal.

A continuación, nuevamente se refiere al precio de la mercancía, lo que es ajeno al concepto de pérdida de carga a que se refiere el artículo 984°, el cual es un elemento de un contrato totalmente distinto al de transporte marítimo, explayándose latamente sobre tal diferencia, en el resto del párrafo.

**9.- ENTREGA DE LA CARGA EN ALGUNA DE LAS FORMAS DEL ARTÍCULO 983°**. Párrafo en el cual esta demandada se limita a enunciar las tres formas contempladas por el precitado artículo para materializar la entrega de la mercancía, repitiendo su afirmación que de ellas la única viable en Chile, es la prevista por la letra c) del artículo 983° del Código de Comercio, según se expone a continuación.

**10.- ENTREGA DE LA CARGA EN CHILE**, vuelve la demandada a señalar que en nuestro país hay obligación legal para el transportista de entregar la carga a la Aduana, en los plazos, condiciones y forma que la propia Ordenanza de Aduanas señala, bajo sanciones administrativas al transportista, repitiendo las citas a los diversos artículos de dicha ordenanza, como también la trascripción a lo expuesto por el oficio ordinario N° 5.600, de 9 de junio de 2000, del Servicio Nacional de Aduanas.

Agrega que la actora sostiene que este procedimiento no pondría término al período de custodia del porteador y que tal entrega no sería la entrega prevista en el Código de Comercio, sobre la base de un error, como es el confundir lo que es la entrega de la carga, con el retiro de la misma, que son operaciones diversas.

Luego, y sin perjuicio de la alegación de la falta de representación de Geodis Overseas S.A., respecto de Cargo Container Line Ltd., esta parte señala que si se emitió un documento de recepción en Iquique por la entrega de la mercancía, cesó en ese momento el período de custodia del porteador y se cumplió con la obligación de entrega, no pudiendo existir pérdida de la carga si se emitió ese documento de recepción.

**11.- EL RETIRO DE LA CARGA DESDE LOS RECINTOS ADUANEROS PORTUARIOS**, es una operación que lleva a cabo el consignatario ante la Aduana directamente y es ésta entidad la que fiscaliza dicha entrega, autorizando el retiro de la misma, sin intervención alguna del o los porteadores.

**12.- INTERVENCIÓN DE GEODIS OVERSEAS S.A.**, expresa sobre el particular que en las cargas que se embarcan con conocimientos de embarque extendidos por Cargo Container Line Ltd., esta empresa contrata con un transportista marítimo, el transporte desde el puerto de origen hasta el de destino.

Al tomarse noticia del arribo de la nave, Geodis Overseas S.A. presenta al transportista la documentación para la entrega de la carga a la Aduana, es decir, manifiesto de carga y los conocimientos de embarque hijos que Cargo Container Line Ltd. extendió y que le hizo llegar previamente en copia.

La entrega de la mercancía, a los recintos de depósito aduanero, se prueba con la respectiva emisión de la papeleta de recepción por parte de la empresa portuaria de Iquique.

**13.- DOCUMENTOS EXIGIDOS PARA EL RETIRO DE LA CARGA**, continúa en esta acápite que entregada la mercancía al depósito aduanero, el usuario de zona franca, en este caso los señores Lucky Crown debe tramitar ante la Aduana, sin intervención alguna del o los transportistas marítimos, el retiro de la carga, desarrollando a continuación lo establecido por el Manual sobre Zonas Francas, aprobado por resolución N° 74, de 13 de

de mil ciento veintiocho

febrero de 1984, sobre la forma de gestionar dicho traslado, agregando que para confeccionar tal solicitud de traslado a Zona Franca, el usuario debe tener a la vista los siguientes documentos:

Conocimiento de embarque original o el documento que haga sus veces, con los endosos que correspondan y además, el endoso a favor del usuario.

Cuando no se disponga del conocimiento de embarque original o del documento que haga sus veces, se autorizará en su reemplazo, la copia no negociable originalizada por el transportista, para lo cual éste deberá consignar en dicho documento la siguiente frase: "Copia que reemplaza al original para todos los efectos legales" refrendada por él o los representantes del citado transportista. También se podrá sustituir el original del conocimiento de embarque por un certificado emitido por un banco a quien viene consignada la carga.

Continúa, señalando que en otras palabras, todo lo relativo a la fiscalización y control del retiro de las mercancías que van a Zona Franca, está entregado exclusivamente a la Aduana, agregando que so bien quien originaliza la copia del conocimiento de embarque es el transportador, quien debe velar porque en definitiva el conocimiento de embarque extendido a la orden, sea debidamente endosado al usuario de zona franca, es el propio Servicio Nacional de Aduana.

Agrega que lo que la Aduana le exige al transportista, es originalizar una copia del conocimiento de embarque, pero las copias no se endosan y dado que es la Aduana quien autoriza, visa, fiscaliza y decide que mercancías ingresa o no a Zona Franca, lo cual supone que previamente ha examinado la legitimidad de los documentos, el o los transportistas carecen de toda intervención en lo que dice relación con el retiro propiamente tal de las cargas y su entrega a los usuarios de zona franca.

Termina el párrafo expresando que si existió una originalización de una copia del conocimiento de embarque por parte de Geodis Overseas S.A., ésta se llevó a cabo con sujeción estricta a la normas establecidas por el Servicio Nacional de Aduanas.

**14.- GEODIS OVERSEAS S.A. ACTUO CON LA DEBIDA DILIGENCIA**, lo que la demandada declara probará en autos, en cuanto que sus obligaciones fueron cumplidas totalmente, reiterando que para la originalización del conocimiento de embarque se consultó a los embarcadores los que expresamente autorizaron tal originalización, señalando textualmente, según sus dichos: "Yo como shipper autorizo la emisión de legalización original del B/L HKSA0001322 de la Nedlloyd Sao Paulo para nuestro cliente Lucky Crown. Por medio de la presente carta libero a Geodis Overseas Chile de toda responsabilidad."

Señala que lo expuesto prueba que la verdadera acción de la demandante, es una acción que nada tiene que ver con las obligaciones del contrato de transporte marítimo.

**15.- REENVIO**, expresa que por razones de economía procesal, da por reproducido todo lo expuesto en escrito de contestación de la demanda, especialmente en materia de prescripción y de suma que se demanda.

**16.- RECHAZO DE TODAS LAS ARGUMENTACIONES ESGRIMIDAS POR LA CONTRATRIA, EN RELACION CON LAS FIGURAS DEL MANDATO MERCANTIL, DE LA COMISIÓN MERCANTIL, ETC.**, expresa que categóricamente rechaza todas las argumentaciones que la demandante desarrolla para poder establecer las conexiones entre Geodis Overseas S.A./ Geodis Overseas Ltd. y Cargo Container Line, destacando que la actora jamás demandó a Geodis Overseas Ltd.

**17.- DUPLICA DE LA DEMANDA SUBSIDIARIA DE RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL**, se remite a lo señalado precedentemente y en escrito de contestación de la demanda que rola en autos.

A fojas 557, con fecha veintitrés de septiembre de dos mil cuatro, proveyendo el tribunal arbitral tuvo por evacuado el trámite de la pública por esta parte, y seguidamente, encontrándose agotados los trámites de discusión, llamó a las partes a la audiencia de conciliación legal para el quinto día hábil contado desde la fecha de la última notificación, personal o por cédula, de la resolución, a las 15.00 horas.

dos mil ciento veintinueve

**III.- Conciliación.-**

A fojas 561, rola acta de la audiencia de conciliación, de fecha dos de noviembre de dos mil cuatro, a que fueron llamadas las partes del juicio, sin que esta se produjere, solicitando todos los comparecientes se reciba la causa a prueba.

**IV.- Período de prueba.-**

A fojas 562, por resolución de fecha diecinueve de noviembre de dos mil cuatro, el tribunal arbitral ordenó recibir la causa a prueba, fijándose doce hechos substanciales controvertidos, sobre los cuales debía rendirse la prueba de cada parte.

A fojas 563, corre notificación por cédula de la resolución anterior, practicada por el recepto judicial don Carlos Werner Spéyer, a los apoderados de las partes en el proceso, todas de la misma fecha el trece de diciembre de dos mil cuatro.

A fojas 580, con fecha dos de marzo de dos mil cinco, el tribunal arbitral resolviendo los recursos de reposición y de apelación subsidiarias, de las partes de Armadores de la M/N P & O Sao Paulo a fojas 564; Import Export Metro Ltd, a fojas 566, y Geodis Overseas S.A. a fojas 568, respectivamente, y oídas la contraria en cada caso, ordenó sustituir los puntos 5 y 6 de la resolución original de fojas 562, y agregar tres nuevos puntos, con los números 13, 14 y 15, respectivamente, estableciéndose, en definitiva, como hechos substanciales controvertidos, sobre los cuales las partes deben rendir su prueba, los siguientes:

- 1.-Existencia de un contrato de transporte marítimo entre las partes, obligaciones contractuales de las mismas, y condiciones convenidas para el transporte de la mercancía materia de la demanda.
- 2.- Estado y condición de la mercancía materia de la demanda, al momento de su entrega al transportista, su agente o su representante.
- 3.- Existencia y, en su caso, causas y responsables de los daños o perjuicios a causa del transporte marítimo de la mercancía materia de la demanda.
- 4.-Naturaleza, monto y valorización de los perjuicios reclamados por la demandante.
- 5.-Medidas adoptadas por los demandados, sus dependientes o agentes para evitar la pérdida p falta de su entrega adecuada de la mercancía materia del transporte marítimo y sus consecuencias.
- 6.-Si las demandadas, sus dependientes o agentes incurrieron en acciones u omisiones culposas o dolosas que ocasionaron la pérdida o entrega inadecuada de la carga. Hechos y circunstancias de unas y otras.
- 7.-Justificación, procedencia y valorización de la limitación de responsabilidad por perjuicios resultantes del transporte marítimo de la mercancía materia de la demanda.
- 8.-Si la mercancía materia de la demanda fue entregada por el transportador o transportador efectivo al consignatario, su agente o representante, en alguna de las formas dispuestas por la ley.
- 9.-Efectividad de encontrarse prescritas las acciones que emanan del contrato de transporte, respecto de las demandadas.
- 10.- Legitimación pasiva de las demandadas P & O Nedlloyd Sao Paulo y Geodis Overseas S.A.
- 11.-Si Geodis Overseas S.A. tiene representación para actuar por la demandada Cargo Container Limited.
- 12.-Legitimación activa de la demandante para demandar.
- 13.-Si la demandada, los armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo o su representada, tuvieron la calidad de transportista efectivos de la carga hasta el puerto de liquique y nave en que se efectuó el transporte.
- 14.-Efectividad de haber existido culpa del embarcador en la producción de los daños cuya indemnización pretende la demandante.

WERNERS

dos mil ciento treinta

15.-Acciones y/u omisiones ilícitas cometidas por las demandadas, causalidad y perjuicios irrogados por ellas.

Se concedieron, asimismo, las tres apelaciones interpuestas en carácter subsidiario a fojas 564, 566 y 568, respectivamente, ordenándose sacar compulsas de las piezas atingentes del expediente, sin que se diera cumplimiento por los recurrentes a la obligación impuesta por el artículo 197° del Código de Procedimiento Civil.

**V.- Prueba rendida por las partes.-**

Durante el período de prueba, las partes, a fin de probar sus dichos, aportaron al proceso los siguientes medios de prueba, cuyo mérito probatorio se analiza y pondera en la parte Considerativa de este fallo.

**A.- Prueba rendida por la parte demandante.-**

**a.- Prueba instrumental de la parte demandante Import Export Metro Limited.**

A fojas 15, en el segundo otrosí de su escrito de fecha 12 de septiembre 2003, la demandante acompañó, con citación, el siguiente documento:

1.- Certificados del "Banco de Chile, acreditando el valor dólar de los Estados Unidos de América el día 20 de Febrero de 2002 y 02 de Septiembre de 2003, respectivamente, que rolan a fojas 9 y 10 de los autos.

A fojas 39, en el otrosí de su escrito de fecha 5 de Noviembre de 2003, la demandante acompañó, con citación, los siguientes documentos:

2.- Conocimiento de embarque N° HKSAS0001322/HKHK002796, que rola a fojas 41 de estos autos.

Documento objetado por la parte de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, en lo principal de su presentación de fecha 19 de Noviembre de 2003, que rola a fojas 75 y siguientes de los autos, por tratarse de un documento privado emanado de un tercero ajeno a su parte, cuya autenticidad no consta de modo alguno.

Documento objetado por la parte de Geodis Overseas S.A., en su presentación de fecha 21 de Noviembre de 2003, que rola de fojas 80 a 82 de los autos, por tratarse de una fotocopia simple, en el cual no consta su veracidad, autenticidad e integridad.

3.- Orden de Embarque N° 2796, que rola a fojas 42 de los autos.

Documento objetado por la parte de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, en lo principal de su presentación de fecha 19 de Noviembre de 2003, que rola a fojas 75 y siguientes de los autos, por tratarse de un documento privado emanado de un tercero ajeno a su parte, cuya autenticidad no consta de modo alguno.

Documento objetado por la parte de Geodis Overseas S.A., en su presentación de fecha 18 de Noviembre de 2003, que rola a fojas 78 de los autos, por tratarse de un documento emanado de un tercero ajeno al juicio, no constándole su autenticidad, veracidad e integridad.

4.- Carta enviada por la demandante y contestada por Geodis Overseas, que rola a fojas 43 de los autos.

Documento objetado por la parte de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, en lo principal de su presentación de fecha 19 de Noviembre de 2003, que rola a fojas 75 y siguientes de los autos, por tratarse de un documento privado emanado de un tercero ajeno a su parte, cuya autenticidad no consta de modo alguno.

Documento objetado por la parte de Geodis Overseas S.A., en su presentación de fecha 21 de Noviembre de 2003, que rola de fojas 80 a 82 de los autos, por tratarse de una copia simple, en el cual no consta su autenticidad, veracidad e integridad.

5.- Certificado de la Autoridad Marítima, que rola a fojas 44 de los autos.

Documento objetado por la parte de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, en lo principal de su presentación de fecha 19 de Noviembre de 2003, que rola a fojas

FERNER'S

De mil ciento treinta y una

75, 76 y 77 de los autos, por ser irrelevante para el juicio y tampoco acredita el hecho fundante de la pretensión de la contraria.

A fojas 107, en su escrito de fecha 2 de Marzo de 2004, la demandante acompañó, bajo el apercibimiento del número 3 del artículo 346 del Código de Procedimiento Civil, el siguiente documento:

6.- Copia autorizada ante notario del Conocimiento de Embarque N° HKSAS0001322/HKHK002796, que rola en tres ejemplares iguales, de fojas 104 a 106 de los autos.

Documento objetado por la parte de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, en el otrosí de su escrito de fecha 4 de marzo de 2004, que rola a fojas 189 y 190 de los autos, por tratarse de un instrumento privado y no emanado de su parte y, por ende, del todo inoponible.

Documento objetado por la parte de Geodis Overseas S.A., en el otrosí de su escrito de fecha 05 de Marzo de 2004, que rola de fojas 204 a 205 de los autos, por no haber constancia, en su opinión, que efectivamente se trate del original del Conocimiento de Embarque emitido, de modo que no le consta su autenticidad, veracidad e integridad.

A fojas 170, en su escrito de fecha 02 de Marzo de 2004, la demandante acompañó, con citación y en la forma prevista por el número 3 de artículos 346 del Código de Procedimiento Civil, según el caso, los siguientes documentos:

7.- Copia de la información comercial de Geodis Overseas S.A., que rola de fojas 108 a 116 de los autos.

Documentos objetados por la parte de Geodis Overseas S.A., en el otrosí de su escrito de fecha 05 de Marzo de 2004, que rola de fojas 204 a 205 de los autos, por tratarse de instrumentos privados emanados de un tercero ajeno al juicio, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

8.- Copia de la información obtenida desde la base de datos de Páginas Blancas interactivas, de Geodis Overseas, que rola a fojas 117.

9.- Copia de la información obtenida desde la página web "www.geodis.com", sobre Geodis Overseas Ltd.- Hong Kong y Geodis Overseas France- Paris, que rolan a fojas 118 y 120 de estos autos.

10.- Copia de la información obtenida de la página web de Mundo Marino.cl, sobre embarcadores, en la cual figura Geodis Overseas S.A., que corre de fojas 121 a 128 de los autos.

11.- Copia de la información obtenida desde la página web "www.teisa.com", referida a Geodis/teisa, que rola de fojas 129 a 131 de los autos.

Documentos objetados por la parte de Geodis Overseas S.A., en el otrosí de su escrito de fecha 05 de Marzo de 2004, que rola de fojas 204 a 205 de los autos, por tratarse de un instrumento privado emanado de un tercero ajeno al juicio, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

12.- Copia de la información obtenida desde la página web www.feciHK.com, sobre Geodis Overseas Ltd., que rola a fojas 132 de los autos.

Documentos objetados por la parte de Geodis Overseas S.A., en el otrosí de su escrito de fecha 05 de Marzo de 2004, que rola de fojas 204 a 205 de los autos, por tratarse de un instrumento privado emanado de un tercero ajeno al juicio.

13.- Escritura de protocolización de documentos, de intercambio de correspondencia entre Minnie Chan y Claudio Barroilhet, de fecha 03 de Septiembre de 2003, que rola de fojas 133 a 135 de estos autos.

Documentos objetados por la parte de Geodis Overseas S.A., en el otrosí de su escrito de fecha 05 de Marzo de 2004, que rola de fojas 204 a 205 de los autos, por tratarse de un instrumento privado emanado de un tercero ajeno al juicio.

14.- Copia autorizada por el notario público de Valparaíso, don Manuel Jordán López, de la página del diario El Mercurio, de fecha 21 de abril de 2002, en que figura aviso a la opinión

WERNER S.  
DR JUDICIAL

dos mil ciento treinta y dos

pública de Rhode & Liesenfeld y Geodis Overseas sobre "Forman Alianza Estratégica Global", suscrito a pie del aviso por Rhode Liesenfeld Transportes Internacionales Ltda. y Geodis Overseas S.A. que rola a fojas 136 de estos autos.

Documentos objetados por la parte de Geodis Overseas S.A., en el otrosí de su escrito de fecha 05 de Marzo de 2004, que rola de fojas 204 a 205 de los autos, por tratarse de un instrumento privado emanado de un tercero ajeno al juicio.

15.- Legajo de antecedentes correspondientes al reclamo N° 0935/01, que dice relación con un reclamo de carga formulado por Estudio Carvallo Abogados Ltda., por cuenta del asegurador, por faltantes detectados en el transporte amparado por un B/L de CCL, que se encontraba modificado por "Geodios Overseas Ltd." y Geodios Overseas S.A., en los mismos términos que el transporte materia de la causa, que rola a fojas 137, 139 a 158 y 164, de estos autos.

Documentos objetados por la parte de Geodis Overseas S.A., en el otrosí de su escrito de fecha 05 de Marzo de 2004, que rola de fojas 204 a 205 de los autos, por tratarse de un instrumento privado emanado de un tercero ajeno al juicio.

16.- Cheque N° 0041243, del Dresdner Bank Lateinamerika, por US\$ 526, girado de la cuenta de Geodis Overseas S.A., a nombre de Chilena Consolidada Seguros Generales S.A., que rola a fojas 138 de los autos.

Documentos objetados por la parte de Geodis Overseas S.A., en el otrosí de su escrito de fecha 05 de Marzo de 2004, que rola de fojas 204 a 205 de los autos, por tratarse de un instrumento privado emanado de un tercero ajeno al juicio.

17.- Copia de la correspondencia intercambiada entre los señores Stephenson Harwood & Lo y The TT Club, que rola de foja 165 a 169 de estos autos.

Documentos objetados por la parte de Geodis Overseas S.A., en el otrosí de su escrito de fecha 05 de Marzo de 2004, que rola de fojas 204 a 205 de los autos, por tratarse de instrumentos privados emanados de un tercero ajeno al juicio, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

18.- Copia de las facturas comerciales N°s HKTDI0004519 y HKTDI0004421, emitidas por Geodis Overseas, solicitando el pago a nombre de Geodis Overseas Limited, que rolan a fojas 161 y 162 de los autos, respectivamente.

Documentos objetados por la parte de Geodis Overseas S.A., en el otrosí de su escrito de fecha 05 de Marzo de 2004, que rola de fojas 204 a 205 de los autos, por tratarse de instrumentos privados emanados de un tercero ajeno al juicio, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

19.- Traducción de los documentos acompañados en idioma inglés, cuyas fotocopias en ese idioma rolan de fojas 133 a 135, que rola a fojas 159 y 160 de estos autos.

A fojas 201, en el otrosí de su escrito de fecha 04 de Marzo de 2004, la demandante acompañó, con citación, los siguientes documentos:

20.- Copia sentencia dictada por el Sr. juez árbitro don Alvaro Parra Vergara, en la causa "Import Export Metro Ltd. con Geodis Overseas S.A y Otro", de fecha 01 de marzo de 2004, en la que se tiene por desistida de la demanda a la parte demandante por haber operado un pago extrajudicial entre Cargo Container Line, Geodis e Import Export Metro Ltd., que rola a fojas 198 y 200, respectivamente, de estos autos.

21.- Copia de oficio ordinario N° 000005737 del Servicio Nacional de Aduanas, que señala que la empresa Calberson S.A. se encuentra inscrita en el registro nacional de operadores de transporte, como freight forwarder, que rola a fojas 192 de los autos.

22.- Copia de la inscripción en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, número 20171, del acta de la quinta junta general extraordinaria de accionistas de Calberson S.A., por la cual se cambia el nombre o razón social de aquella a Geodis Overseas S.A., que rola de fojas 194 a 196 de estos autos.

23.- Copia de la inscripción en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, número N° 23398, en que se inscriben los estatutos de Calberson Internacional

de mil ciento treinta y tres

Feight Forwarder, ahora denominada Geodis Overseas S.A., que rola de fojas 197 a 199 de los autos.

A fojas 238 y siguientes, en el segundo otrosí de su escrito de fecha 08 de Abril de 2004, la demandante acompañó, bajo el apercibimiento del número 3 del artículo 346° del Código de Procedimiento Civil, los siguientes documentos:

24.- Diez copias de conocimientos de embarque emitidos por Geodis Overseas Co. Ltd. a nombre de Cargo Container Line Ltd., que rolan de fojas 227 a 237 de estos autos arbitrales.

Al otrosí, de su escrito de fojas 398, de fecha 26 de Abril de 2004, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó los Conocimientos de Embarque de fojas 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, por tratarse de simples fotocopias de modo que no le consta su autenticidad, veracidad e integridad.

A fojas 384, en su escrito de fecha 02 de Abril de 2004, en exhorto ante el Tercer Juzgado de Letras de Iquique, la demandante acompañó, con citación, los siguientes documentos:

25.- Copia autorizada por notario público Eduardo Avello C. de carta de fecha 08 de julio de 2002, CLS Iquique 055/02, firmada por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Ltda., remitida a Agencias Universales S.A (Agunsa) Iquique, por la cual solicita diversos antecedentes y documentos referidos a embarque B/L CCL HKSAS0000768 HKHKG02707 Henriette Shulte V-9904E, que rola a fojas 365 de los autos.

26.- Copia autorizada por notario público Eduardo Avello C. de carta de fecha 08 de julio de 2002, CLS Iquique 055/02, firmada por don Patricio Keith Gomez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Ltda., remitida a Agencias Universales S.A (Agunsa) Iquique, por la cual solicita diversos antecedentes y documentos referidos a embarque B/L CCL HKSAS0000768 HKHKG02707 Henriette Shulte V-9904E, que rola a fojas 366 de los autos.

27.- Copia autorizada por notario público Eduardo Avello C. de carta de fecha 17 de julio de 2002, suscrita por Camilo Fernández A. a nombre de Agencias Universales S.A., en calidad de agente, dirigida a la atención de don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros solicitando requerir la documentación a la empresa forwarder, con la cual su cliente realizó transacción comercial para traer dicha carga desde Hong Kong, que rola a fojas 367 de los autos.

28.- Copia autorizada por notario público Eduardo Avello C. de carta de fecha 22 de Febrero de 2002, emitida por ASERVIC Operaciones Ltda., suscrita por don Alejandro Gastón Lagos Gana, dirigida al Sr. Manual Carvalho Pardo, Estudio Carvalho, referida a investigación de la empresa Cargo Container Line Ltda. o CCL, que rola de fojas 368 a 372 de estos autos.

29.-Copia autorizada por notario público Eduardo Avello C. de carta de fecha 22 de julio de 2002, firmada por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Ltda., remitida a Gonzalo Callejas P. de Geodis Overseas S.A., Iquique, por la cual solicita diversos antecedentes e información referida a Conocimientos CCL, que rola a fojas 373 y 374 de los autos.

30.-Copia autorizada por notario público Eduardo Avello C. de carta de fecha 02 de Agosto de 2002, firmada por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Ltda., dirigida a don Julio Celada Flores, Jefe SubDpto. Zona Franca, Aduana de Iquique, por la cual solicita antecedentes y documentación referida a importaciones zona franca, que rola a fojas 376 y 377 de los autos arbitrales.

31.- Copia autorizada por notario público Eduardo Avello C. de carta de fecha 08 de Julio de 2002, firmada por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Ltda., dirigida a don Jorge Ramírez P. de Agencias Marítimas Broom y Cía. (Iquique) Ltda., por la cual solicita informaciones y documentación referida a embarques recibidos en naves Maersk, que rola a fojas 378 y 379 de estos autos.

dos mil ciento treinta y ocho

32.- Copia autorizada por notario público Eduardo Avello C. de carta de fecha 16 de Julio de 2002, firmada por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Ltda., dirigida a don Álvaro Espinosa Almarza, gerente de Explotación y Desarrollo de la Empresa Portuaria de Iquique, por la cual solicita información y documentación referida a embarques marítimos, que rola a fojas 380 y 381 de los autos arbitrales.

33.- Copia autorizada por notario público Eduardo Avello C. de carta de fecha 26 de Julio de 2002, firmada por don Álvaro Espinosa Almarza, Gerente de Explotación y Desarrollo de la Empresa Portuaria de Iquique, dirigida a don Patricio Keith Gómez, de Crawford Liquidadores de Seguros Ltda., negando la información y antecedentes solicitados, que rola a fojas 382 de los autos.

34.- Carta autorización, en idioma inglés, de fecha 29 de junio de 2002, suscrita por P.V. Miran, a nombre de Metro Export, autorizando a Crawford Chile para realizar investigaciones por dicho mandante, en su calidad de embarcador, que rola a fojas 383 de los autos arbitrales.

A fojas 588, en su escrito de fecha 18 de Marzo de 2005, la demandante acompañó, con citación, el siguiente documento:

35.- Dos certificados valor dólar extendido por el Banco de Chile, ambos con fecha 25 de febrero de 2005, que rolan a fojas 589 y 590 de estos autos.

A fojas 644, en su escrito, de fecha 22 de Abril de 2005, la demandante acompañó, con citación, bajo el aperebimiento del número 3 del artículo 346 e inciso segundo del artículo 347° del Código de Procedimiento Civil, según el caso, los siguientes documentos:

36.- Original del conocimiento de embarque N° HKSAS0001322, de Cargo Container Line Ltd., suscrito en calidad de agente por Geodis Overseas Ltd., que rola a fojas 610 de los autos.

En su escrito de fojas 1.016, de fecha 11 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos como es la empresa Cargo Container Line Ltd, respecto de la cual Geodis Overseas S.A. no tiene la calidad de agente general n de agente de naves, no constando a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

37.- Traducción libre al castellano del conocimiento de embarque precedente, que rola a fojas 611 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constando a esta parte su veracidad, autenticidad e integridad y especialmente la exactitud y literalidad de las traducciones efectuadas.

38.- Copia de la orden de embarque N° HK GO 2796, de Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, que rola de fojas 612 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.016, de fecha 11 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de una fotocopia simple de un instrumento privado, cuya autenticidad, veracidad en cuanto a su contenido e integridad no constan a esta parte.

39.- Traducción libre al castellano del documento precedente, que rola a fojas 613 de los autos arbitrales.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constando a esta parte su veracidad, autenticidad e integridad y especialmente la exactitud y literalidad de las traducciones efectuadas.

40.- Tres ejemplares de la factura comercial (comercial invoice) N° 4516/00, de fecha 31 de Enero de 2000, de "Import Export Metro Ltd.", por la suma de US \$ 164.082, que rolan de fojas 614 a 616 de los autos.



WERNER'S

*de un escrito hincite y auto*

Documento objetado por la parte de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, en su escrito de fecha 5 de Mayo de 2005, que rola a fojas 1.004 y siguientes de estos autos, por tratarse de un instrumento privado, emanado de la propia parte que lo presenta.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó estos documentos, por tratarse de instrumentos privados, emanados de la propia parte demandante, cuya autenticidad, veracidad en cuanto a su contenido e integridad no constan a la parte.

41.- Traducción libre al castellano del documento precedente, que rola a fojas 617 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constando a esta parte su veracidad, autenticidad e integridad y especialmente la exactitud y literalidad de las traducciones efectuadas.

42.- Tres originales de la denominada Lista de Embalaje (parking list) relativa a la factura comercial N° 4516/00, de fecha 31 de Enero de 2000, que rolan de fojas 618 a 620 de los autos.

Documento objetado por la parte de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, en su escrito de fecha 5 de mayo de 2005, que rola a fojas 1.004 y siguientes de estos autos, por tratarse de un instrumento privado, emanado de la propia parte que lo presenta.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó estos documentos, por tratarse de instrumentos privados, emanados de la propia parte demandante, no constando a la parte su autenticidad, veracidad e integridad en cuanto a su contenido.

43.- Traducción libre al castellano del documento precedente, que rola a fojas 621 de los autos.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constando a esta parte su veracidad, autenticidad e integridad y especialmente la exactitud y literalidad de las traducciones efectuadas.

44.- Documento denominado "Certificate of Origin - Re-Export", N° KO300704, de fecha 3 de febrero de 2000, que rola a fojas 622 de los autos.

Documento objetado por la parte de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, en su escrito de fecha 5 de mayo de 2005, que rola a fojas 1.004 y siguientes de estos autos, por tratarse de un instrumento privado, emanado de un tercero ajeno al juicio, cuya autenticidad e integridad no le constan y que no ha sido ratificado por su autor en estos autos.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de instrumentos privados, emanados de la propia parte demandante, no constando a esta parte su veracidad, autenticidad e integridad.

45.- Traducción libre al castellano del documento precedente, que rola a fojas 623 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constando a esta parte su veracidad, autenticidad e integridad y especialmente la exactitud y literalidad de las traducciones efectuadas.

46.- Carta de fecha 16 de marzo de 2002, enviada por Import Export Metro Limited a Geodis Overseas Ltd., solicitando la confirmación del embarque del contenedor TOLU 1708784, a bordo de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, que rola a fojas 624 de los autos.

En su escrito de fojas 1.016, de fecha 11 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un documento emanado de la propia parte que lo presenta, dirigido a Geodis Overseas Ltd., que constituye un tercero ajeno al juicio, empresa a la cual reitera la demandada Geodis Overseas S.A., no representa, sin

*de un instrumento privado*

perjuicio de tratarse de una fotocopia simple, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan a la parte.

47.- Traducción libre al castellano del documento precedente, que rola a fojas 625 de los autos.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constando a esta parte su veracidad, autenticidad e integridad y especialmente la exactitud y literalidad de las traducciones efectuadas.

48.- Factura HKTDI0004519, de fecha 2 de febrero de 2000, de Geodis Overseas, por la suma total de KHD 23.370, que rola a fojas 626 de los autos.

En su escrito de fojas 1.016, de fecha 11 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un documento emanado de un tercero ajeno al juicio, la empresa Geodis Overseas Ltd., sin perjuicio de tratarse de una fotocopia simple de un instrumento privado, cuya autenticidad, veracidad e integridad no constan a esta parte.

49.- Traducción libre al castellano del documento precedente, que rola a fojas 627 de los autos.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constando a esta parte su veracidad, autenticidad e integridad y especialmente la exactitud y literalidad de las traducciones efectuadas.

50.- Facturas HKTDI0034301 de Geodis Overseas, de fecha 28 de agosto de 2000, referida al BL HKSAS0009430, nave Matilde Maersk V.0008, que rola a fojas 628 y 629 de los autos.

51.- Traducción libre al castellano del documento precedente, que rola a fojas 630 de los autos.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constando a esta parte su veracidad, autenticidad e integridad y especialmente la exactitud y literalidad de las traducciones efectuadas.

52.- Factura HKTDI0004421, de Geodis Overseas, de fecha 1 de febrero de 2000, por la suma de HK D 3.125, que rola a fojas 631 de los autos.

53.- Traducción libre al castellano del documento precedente, que rola a fojas 632 de los autos.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constando a esta parte su veracidad, autenticidad e integridad y especialmente la exactitud y literalidad de las traducciones efectuadas.

54.- Oficial Receipt (recibo oficial), de Geodis Overseas, N° HKTR0002337, de 28 de enero de 2000, que rola a fojas 633 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.016, de fecha 11 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un documento emanado de un tercero ajeno al juicio, la empresa Geodis Overseas Ltd., sin perjuicio de tratarse de una fotocopia simple de un instrumento privado, cuya autenticidad, veracidad e integridad no constan a esta parte.

55.- Traducción libre al castellano del documento precedente, que rola a fojas 634 de los autos.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constando a esta parte su veracidad, autenticidad e integridad y especialmente la exactitud y literalidad de las traducciones efectuadas.

56.- Factura de "Manwa Electronics MFG Ltd." N° 99-361, de fecha 31 de enero de 2000, por la suma de HK D 160.580, que rola a fojas 635 de los autos.

dos mil ciento treinta y siete

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un instrumento privado, no constando a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

57.- Traducción libre al castellano del documento precedente, que rola a fojas 636 de los autos.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constando a esta parte su veracidad, autenticidad e integridad y especialmente la exactitud y literalidad de las traducciones efectuadas.

58.- Ejemplares número 1 y 2 de letra de cambio (Draft) girada por Import Export Metro Ltd. en contra de la Importadora Lucky Crown Ltda., por US\$ 164.082, pagadera a la orden del "The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited", que rolan a fojas 637 y 638 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constando a esta parte su veracidad, autenticidad e integridad y especialmente la exactitud y literalidad de las traducciones efectuadas.

59.- Certificado del capitán de Puerto de Iquique, C.P. N° 03/2002 dando cuenta que con fecha 03 de marzo de 2000 recaló al puerto de Iquique la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, siendo atendida por la agencia SAAM S.A., que rola a fojas 639 de los autos.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de una simple fotocopia, no constándole a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

60.- Carta suscrita por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Ltda., de fecha 22 de julio de 2002, dirigida a Gonzalo Callejas P, de Geodis Overseas S.A., Iquique, solicitando información y documentación relativa a Conocimientos de CCL, que rola a fojas 640 y 641 de los autos.

En su escrito de fojas 1.009, de fecha 05 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constando a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

A fojas 863, en su escrito de fecha 27 de Abril de 2005, la demandante acompañó, con citación, bajo el apercibimiento del número 3 del artículo 346 e inciso segundo del artículo 347 del Código de Procedimiento Civil, según el caso, los siguientes documentos:

61.- Copia de las páginas respectivas del libro "Contract for the Carriage of Goods by Sea (Contrato para el transporte marítimo de mercancías), de Paul Todd, publicado por BSP Professional Books, año 1988, páginas 198 a 202, que rola de fojas 663 a 668 de los autos. Con su traducción al castellano, de fojas 669 a 674 de los autos.

En su escrito de fojas 1.058 de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

62.- Copia de las páginas respectivas del libro "Modern Bills of Lading" (Conocimientos de Embarque Modernos) de Paul Todd, segunda edición, año 1990, Backwell Law, páginas 246, 247 y 248, que rolan a fojas 675, 676 y 677, respectivamente, de estos autos arbitrales. Con su traducción al castellano de fojas 678 a 680 de los autos.

En su escrito de fojas 1.058 de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

63.- Copia de las páginas respectivas del libro "Carriage of Goods by Sea" (Transporte de Mercancías por Mar), de Payne and Ivanmy's, décima tercera Edición, Butterworths, páginas 164 y 165, que rolan a fojas 681 y 682, respectivamente, de estos autos.

En su escrito de fojas 1.058 de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

de mil ciento treinta y ocho

64.- Copia de las páginas del libro "Bills of Lading: Law and Contracts" (Conocimientos de Embarque: derecho y contratos), de Nicholas Gaskell y otros, LLO, 2000, pgs. 421 y siguientes, que rolan de fojas 683 a 686 de estos autos. Con su traducción al castellano de fojas 687 y 688 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.058 de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

Objeta, asimismo, la traducción del documento por falta de integridad.

65.- Copia de las páginas 182 a 209 del Lloyd's Law Reports, Part, 3(2002) Vol 2, del 5 de Agosto 2002, que contiene el fallo dictado por el juez Justice Thomas en la causa caratulada "East West Corporation v/s DKBS 1912 y AKTS Svendborg Utaniko Ltd. v/s P & O Nedlloyd B.V." (2002) EWHC 83 (Comm), que rola de fojas 689 a 716 de estos autos. Con su traducción al castellano de fojas 717 a 778 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.058 de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

66.- Copia de las páginas 265 y 266 del Lloyd's Law Reports, Part 5 (2003) Vol 1, de 4 de marzo de 2003, que contiene el fallo dictado por la Sala de la Corte de Apelaciones en la causa caratulada "East West Corporation v/s DKBS 1912 y AKTS Svendborg Utaniko Ltd. v/s P & O Nedlloyd B.V." (2003) EWCA Civ. 174, ante los ministros Lord Justice Brooke, Lord Justice Laws and Lord Justice Mance, que confirmó el fallo del juez Thomas, con costas, que rola de fojas 779 a 781 de estos autos. Con su traducción al castellano de fojas 782 a 784 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.058 de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

67.- Copia del artículo denominado "The Issue of Misdelivery of the Goods Carried Under a Bill of Lading in Chilean Law" (El problema de la falta de entrega adecuada de las mercancías transportadas al amparo de un Conocimiento de Embarque ante la ley chilena), de Claudio Barroilhet Acevedo, publicado en la Revista Il Diritto Marittimo, 2003, que rola de fojas 785 a 798 de estos autos. Con su traducción al castellano de fojas 799 a 827 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.058 de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

68.- Copia de la sentencia dictada por el tribunal Supremo Español, el 24 de junio de 1904, reproducida por Jurisprudencia Marítima 1865-1987, Ignacio Arroyo, Volumen I, Bosch 1989, pág. 110 y siguientes, que rola de fojas 828 a 830 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.058 de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

69.- Copia de la sentencia pronunciada por la I. Corte de Apelaciones de Valparaíso, con fecha 9 de Marzo de 2004, en causa rol 789/2003, que rola de fojas 831 a 834 de estos autos.

70.- Informe en derecho preparado por el abogado don Gonzalo Yuseff Sotomayor, de fecha 3 de abril de 2005, sobre la materia discutida en estos autos, que rola de fojas 837 a 862 del expediente arbitral.

71.- Copia de la sentencia dictada por el Tribunal Supremo Español, con fecha 26 de abril de 1927, reproducida por Jurisprudencia Marítima 1865-1987, Ignacio Arroyo, Volumen I, Bosch, 1989, pág. 374, que rola a fojas 835 y 836 de estos autos arbitrales.

En su escrito de fojas 1.058 de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

dos mil ochocientos y nueve

A fojas 931, en su escrito de fecha 28 de Abril de 2005, la demandante acompañó con citación, el siguiente documento:

72.- Carta protocolizada por petición de dola Ivonne Lara Cortes, que rola a fojas 929 y 930 de los autos.

A fojas 998, en su escrito de fecha 28 de Abril de 2005, la demandante acompañó con citación, los siguientes documentos:

73.- Informe comisión de trabajo efectuada en Iquique, de fecha 25 de Mayo de 2001, suscrita por Francisco Bernet Benavides, en relación con los hechos que motivaron el juicio, que rola de fojas 878 a 890 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.056, de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constando a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

74.- Copia de carta suscrita por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Limitada, de fecha 08 de julio de 2002, solicitando información y documentación de embarques recibidos en naves Maersk, dirigida a Jorge Ramirez P. de Agencias Marítimas Broom y Cía, (Iquique) Ltda., que rola a fojas 891 y 892 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.056, de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constando a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

75.- Copia de carta suscrita por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Limitada, de fecha 08 de julio de 2002, solicitando información y documentación de embarques B/L CCL, que indica, dirigida a don Camilo Fernández A., de agencias Universales S. A. (Agunsa), Iquique, que rola a fojas 893 de estos autos.

Carta respuesta de la solicitud precedente, rola a fojas 894 de los autos.

En su escrito de fojas 1.056, de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constando a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

76.- Copia de carta suscrita por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Limitada, de fecha 22 de julio de 2002, solicitando información y documentación de embarques de conocimientos de embarque CCL, que indica, dirigida a don Gonzalo Callejas P. de Geodis Overseas S.A., Iquique, que rola a fojas 895 y 896 de los autos.

En su escrito de fojas 1.056, de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constando a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

77.- Copia de carta suscrita por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Limitada, de fecha 16 de julio de 2002, solicitando información y documentación de embarques marítimos que indica, dirigida a don Álvaro Espinosa Almarza, Gerente de Explotación y Desarrollo de la Empresa Portuaria de Iquique, que rola a fojas 898 y 899 de los autos arbitrales.

Carta respuesta de la solicitud precedente, rola a fojas 902 de los autos.

En su escrito de fojas 1.056, de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constando a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

78.- Copia de carta suscrita por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Limitada, de fecha 02 de Agosto de 2002, solicitando información y documentación sobre Importaciones a Zona Franca de conocimientos de embarque que indica, dirigida a don Julio Celada Flores, Jefe Sub Departamento Zona Franca, Aduana de Iquique, que rola a fojas 900 y 901, y repetida a fojas 904 y 905 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.056, de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constando a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

*En mil ciento cuarenta*

79.- Copia de investigación financiera patrimonial de la Empresa Importadora Lucky Crown Limitada, elaborada por "Aservic Operaciones Ltda.", de fecha Septiembre 14, de 2001, que rola de fojas 906 a 917 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.056, de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constando a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

80.- Copia de la declaración de hechos del ciudadano hindú don Manoj Chhabria, en idioma inglés, y su respectiva traducción al castellano, en orden a señalar el procedimiento utilizado por Lucky Crown para retirar los contenedores desde el puerto de Iquique, que rola de fojas 919 a 924 en idioma inglés, y de 925 a 928 en idioma castellano, de estos autos arbitrales.

En su escrito de fojas 1.056, de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó este documento, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constando a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

81.- Copia de la sentencia dictada por el Tribunal Supremo Español de 24 de Junio de 1904, reproducida por Jurisprudencia Marítima 1865-1987, de Ignacio Arroyo, Volumen I, pag. 110 y siguientes, que rola a fojas 929 y 830 de estos autos.

**A fojas 1.532**, en el otrosí de su escrito de fecha 5 de Agosto de 2005, la demandante acompañó, con citación, el siguiente documento:

82.- Copia de la parte respectiva de las demandas, excepciones dilatorias, contestación y duplica en los procesos entre Taipan Export Limited con CHL Container Line Limited y otros (rol 3645-2001) ante el 25° Juzgado Civil de Santiago y entre Billion Act Limited con CHL Container Line Limited y otros (rol 3776-2001) ante el 9° Juzgado Civil de Santiago, que rolan de fojas 1.507 a 1.531 de los autos.

**A fojas 2.036**, en su escrito de fecha 31 de Agosto de 2006, la demandante acompañó, con citación, el siguiente documento:

83.- Copia de sentencia definitiva de primera instancia dictada por el juez árbitro don Julio Reyes Madariaga, de fecha 28 de julio del 2006, misma que rola de fojas 1.983 a 2.035 de estos autos.

**b.- Prueba testimonial de la parte demandante Import Export Metro Limited.**

**A fojas 585**, en lo principal de su escrito de fecha 21 de Marzo de 2005, la parte demandante, ofreció el testimonio de las siguientes personas: 1).- Patricio Keith Gómez; 2).- Pedro Emil Becerra Bustamante; 3) Manoj Chhabria; 4).- Jimena Altuzarra Gómez; 5).- Alejandro Gastón Lagos Gana; 6).- Santiago A. Molina Rozas; 7).- Ingolf Peter Kaiser; 8).- Philip Woodroffe; 9).- Fernando Morales Pérez, y 10).- Gonzalo Yuseff Sotomayor.

A su turno, los siguientes testigos de la parte demandante depusieron al tenor del auto de prueba de fojas 562, complementado a fojas 580:

1.- **A fojas 1.028**, comparece ante el tribunal arbitral el testigo de la demandante don Gonzalo Yuseff Sotomayor, chileno, casado, abogado, con domicilio en calle Prat 856, 9° piso, Valparaíso, cédula nacional de identidad N° 5.037.529-3.

Testigo tachado por la parte demandada de Geodis Overseas S.A., a fojas 1.028 vuelta, en atención a lo dispuesto en el artículo 358, número 6 del Código de Procedimiento Civil, esto es carecer el testigo de la imparcialidad necesaria para declarar, por tener en el pleito interés indirecto, quedando la resolución de la misma para la definitiva.

El testigo precedentemente individualizado, debidamente juramentado e interrogado en forma legal, expuso en relación a los puntos N° 8 del auto de prueba de fojas 562 y 580, cuyo testimonio consta de fojas 1.028 a 1.030 de estos autos.

2.- **A foja 1.072**, comparece ante el tribunal arbitral el testigo de la parte demandante don Fernando Roberto Morales Pérez, chileno, casado, liquidador de seguros, con domicilio en calle Seis Norte N° 24, Dep. 1, Viña del Mar, cédula nacional de identidad 7.184.783-7.

*De mil ciento cuarenta y uno*

El testigo precedentemente individualizado, debidamente juramentado e interrogado en forma legal, expuso en relación a los puntos N° 1, 2, 3, 6, 8, 10 y 11 del auto de prueba de fojas 562 y 580, y cuyo testimonio consta de fojas 1.072 a 1.082, de estos autos.

3.- **A fojas 1.200**, comparece ante el 19° Juzgado Civil de Santiago, en exhorto rol E.82/2005 es este tribunal arbitral la testigo de la demandante doña Jimena del Pilar Altuzarra Gómez, abogado, con domicilio en calle Francisco de Aguirre 4305, Vitacura, Santiago. cédula nacional de identidad N° 12.455.580-9.

La testigo precedentemente individualizada, debidamente juramentada e interrogada en forma legal, expuso en relación al punto N° 4 del auto de prueba de fojas 562 y 580, y cuyo testimonio consta de fojas 1.200 a 1.202, de estos autos.

4.- **A fojas 1.384**, comparece ante el Segundo Juzgado de letras de Iquique, en exhorto rol 35/2005 de este tribunal arbitral el testigo de la demandante don Manoj Kishanchand Chhabria, nacido en India, casado, empresario, domiciliado en calle Chilapana 2212, Departamento 702, rut y documento de identidad nacional 14.606.191-5

Testigo tachado por la parte demandada de Geodis Overseas S.A., a fojas 1.384 vuelta, en atención a lo dispuesto en el artículo 358, números 6 y 7 del Código de Procedimiento Civil, esto es carecer el testigo de la imparcialidad necesaria para declarar, por tener en el pleito interés indirecto y tener amistad íntima con la persona que los presenta, quedando la resolución de la misma para la definitiva.

Testigo tachado por la parte demandada de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, a fojas 1.385, por las causales dispuestas en el artículo 358, números 6 y 7 del Código de Procedimiento Civil, esto es carecer el testigo de la imparcialidad necesaria para declarar, por tener en el pleito interés indirecto y tener amistad íntima con la persona que los presenta, quedando la resolución de la misma para la definitiva.

El testigo precedentemente individualizado, debidamente juramentado e interrogado en forma legal, expuso en relación a los puntos N° 1 y 3, del auto de prueba de fojas 562 y 580, y cuyo testimonio consta de fojas 1.384 a 1.388 vuelta, de estos autos.

5.- **A fojas 1.389**, comparece ante el Segundo Juzgado de Letras de Iquique, en exhorto rol 35/2005, de este tribunal arbitral el testigo de la demandante don Santiago Patricio Keith Gómez, casado, técnico universitario en comercio exterior, domiciliado en Pasaje Alessandri 429, Departamento N° 101, de la ciudad de Iquique, cédula de identidad 9.285.814-6.

Testigo tachado por la parte demandada de Geodis Overseas S.A., a fojas 1.389 vuelta, en atención a lo dispuesto en el artículo 358, números 6 del Código de Procedimiento Civil, esto es carecer el testigo de la imparcialidad necesaria para declarar, por tener en el pleito interés indirecto, quedando la resolución de la misma para la definitiva.

El testigo precedentemente individualizado, debidamente juramentado e interrogado en forma legal, expuso en relación a los puntos N° 1, 3, 6, 8 y 11 del auto de prueba de fojas 562 y 580, y cuyo testimonio consta de fojas 1.389 a 1.396 vuelta, de estos autos.

**B.- Prueba rendida por la parte demandada, de Geodis Overseas S.A.**

**a.- Prueba instrumental de la parte demandada Geodis Overseas S.A.**

A fojas 403, en su escrito de fecha 12 de Marzo de 2004, la parte demandada de Geodis Overseas S.A. acompañó, con citación, siguiente documento:

1.- Certificado de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Departamento de Educación y Titulación Marítima, N° 12.095/37, de fecha 23 de Abril de 2004, dando cuenta que la empresa no se encuentra inscrita en calidad de agente de naves o agente general, en los registros de esa autoridad, documento que rola a fojas 412 de los autos.

de mil ciento cuarenta y dos

A fojas 942, en lo principal de su escrito de fecha 28 de abril de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A. acompañó, con citación, siguientes documentos:

2.- Carta enviada por Geodis Overseas S.A., a los señores Control Zona Primaria de la Aduana de Iquique, de fecha 11 de Mayo de 2000, por la cual hace entrega de las firmas autorizadas para la corrección y originalización de sus Bill of Lading, incluyéndose a los señores Manuel Gonzalo Callejas paredes, para ambas situaciones, y a don Jorge Ramírez Pizarro y Elizabeth Silva Recabarren, sólo para corrección de b/l, que rola a fojas 932 de los autos.

En su escrito de fojas 1.062, de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Import Export Metro Limited, objetó este documento, por tratarse de un documento emanado de la propia parte que lo presenta.

3.- Oficio Ordinario N° 274, de la Dirección Regional de la Aduana de Iquique, suscrita por Norberto Carmona Jonquera, en su calidad de Jefe Subrogante Control Zona Primaria, por el cual se informa de la recepción del documento indicado precedentemente, que rola a fojas 933 de los autos.

En su escrito de fojas 1.062, de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Import Export Metro Limited, objetó este documento por tratarse de un documento que no aporta nada al proceso, en cuanto a la controversia habida entre las partes.

4.- Copia de la parte pertinente del Compendio de Normas Aduaneras, relativo a los documentos que sirven de base para la confección de una Declaración de Importación, que rola a fojas 934 de los autos.

En su escrito de fojas 1.062, de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Import Export Metro Limited, objetó este documento, sin especificar causal de objeción, haciendo presente sólo que se acompaña una parte de las mismas.

5.- Copia sentencia dictada por la Excm. Corte Suprema, con fecha 30 de Agosto de 2004, en los autos rol 18.949 del Cuarto Juzgado Civil de Iquique, caratulados "Glory Product Company Ltda. con Empresa Portuaria de Iquique", que rola de fojas 935 a 941 de los autos.

En su escrito de fojas 1.062, de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Import Export Metro Limited, objetó este documento, por tratarse de una fallo que es inoponible a su parte, y no sienta precedente, sin perjuicio de no acompañarse los fallos de las instancias que permitan conocer los hechos y determinar si se puede aplicar a los casos materia del juicio.

A fojas 945, en lo principal de su escrito de fecha 28 de abril de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A. acompañó, con citación, siguiente documento:

6.- Copia de documento otorgado por la empresa Sterling Metro S.A., con fecha 01 de marzo de 2000, por la cual don Manoj Chhabria expresa: "Yo como shipper autorizo la emisión de legalización original del B-L HKSAS0001322 de la Nedlloyd Sao Paulo para nuestro cliente Lucky Crown", documento que rola a fojas 944 de estos autos.

En su escrito de fojas 1.062, de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Import Export Metro Limited, objetó este documento por tratarse de un documento cuya veracidad y autenticidad no le constan, la firma estampada en ella no corresponde a la que registra el supuesto suscriptor en la cédula de identidad, y carecer de fecha cierta.

A fojas 990, en su escrito de fecha 28 de Abril de 2005, la parte demandada de Geodios Overseas S.A. acompañó, con citación, siguientes documentos:

7.- Copia de informe elaborado por don Sergio Núñez Ramírez, a la sazón profesor de Derecho Económico, y Decano de la Facultad de Derecho de la Universidad Marítima de Chile y Presidente del Instituto Aduanero, respecto de la forma de entrega de las mercancías transportadas por mar en los puertos chilenos; forma de retiro de las mercancías de los depósitos aduaneros y respecto al retiro de las cargas en el puerto de Iquique, de fecha 02 de Diciembre de 2002, el cual incluye, adicionalmente, diversas declaraciones prestadas en juicio rol 3628/2001, seguido ante el 25 Juzgado Civil de Santiago, que rolan de fojas 947 a 989 de estos autos arbitrales.



5.  
JUDICIAL

de mil cuatrocientos y  
tres

En su escrito de fojas 1.062, de fecha 18 de Mayo de 2005, la parte de Import Export Metro Limited, objetó este documento por haber sido suscrito por un tercero ajeno al juicio, sin que conste su autenticidad, veracidad o integridad, incluyendo las declaraciones de testigos incluidas en ella, cuya autenticidad, veracidad o integridad no constan.

**b.- Prueba testimonial de la parte demandada Geodis Overseas S.A.**

A fojas 594, en lo principal de su escrito de fecha 23 de Marzo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., ofreció el testimonio de las siguientes personas: 1).- Sergio Mario Núñez Ramírez; 2).- Sergio Salas Arraigada; 3).- Álvaro Espinosa Almarza; 4).- Gonzalo Callejas; 5).-Leonardo Ocaranza Aros; 6).-Jenny Doris Franco Gongora; 7).- Jorge Ramiro Pizarro; 8).-Norberto Carmona; 9).-Pedro Ferrand Salaverry; 10).-Santiago Zavala Fernández; 11).- Carlos Saavedra, y 12).- Juan Carlos Latini Bernal.

A su turno, los siguientes testigos de la parte demandante depusieron al tenor del auto de prueba de fojas 562, complementado a fojas 580:

1.- A fojas 1.036, comparece ante el tribunal arbitral el testigo de esta demandada don Santiago Arturo Zavala Fernández, chileno, casado, oficial de marina mercante, con domicilio en Plaza Justicia 45, Oficina 601, Valparaíso, cédula nacional de identidad 6.005.994-2.

Testigo tachado por la parte demandante de Import Export Metro Ltd., a fojas 1.037, en atención a lo dispuesto en el artículo 358, número 6 del Código de Procedimiento Civil, esto es carecer el testigo de la imparcialidad necesaria para declarar, por tener en el pleito interés indirecto en los resultados del juicio, quedando la resolución de la misma para la definitiva.

El testigo precedentemente individualizado, debidamente juramentado e interrogado en forma legal, expuso en relación a los puntos N° 5, 8, 11 y 14 del auto de prueba de fojas 562 y 580, y cuyo testimonio consta de fojas 1.036 a 1.045 de estos autos.

2.- A fojas 1.046, comparece ante el tribunal arbitral el testigo de esta demandada don Leonardo Iván Ocaranza Aron, chileno, casado, oficial de marina mercante, con domicilio en calle Bellavista 277, Agua Santa, Viña del Mar, cédula nacional de identidad 8.061.622-8.

El testigo precedentemente individualizado, debidamente juramentado e interrogado en forma legal, expuso en relación a los puntos N° 5, 6, 8 y 15 del auto de prueba de fojas 562 y 580, y cuyo testimonio consta de fojas 1.046 a 1.055 de estos autos.

3.- A fojas 1.215, comparece ante el tribunal arbitral el testigo de esta demandada don Sergio Mario Núñez Ramírez, chileno, casado, abogado, con domicilio en Petalonia 298, Jardín del Mar, Viña del Mar, cédula nacional de identidad 2.980.222-6.

El testigo precedentemente individualizado, debidamente juramentado e interrogado en forma legal, expuso en relación al punto N° 8 del auto de prueba de fojas 562 y 580, y cuyo testimonio consta de fojas 1.215 a 1.216 vuelta de estos autos.

4.- A fojas 1.488, comparece ante el Segundo Juzgado de Letras de Iquique, en exhorto rol 41/2005, de este tribunal arbitral, el testigo de esta demandada doña Yenny Doris Franco Gongora, soltera, secretaria, domiciliada en Zegers N° 611, Iquique, cédula de identidad 8.991.445-0.

Testigo tachado por la parte demandante de Import Export Metro Ltd., a fojas 1.488 vuelta, por las causales de los números 4, 5 y 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, esto es ser dependiente de la parte que lo presenta, trabajador dependiente de la persona que exige su testimonio, y carecer el testigo de la imparcialidad necesaria para declarar, por tener en el pleito interés indirecto, quedando la resolución de la misma para la definitiva.

de mil ciento cuarenta  
y siete

El testigo precedentemente individualizado, debidamente juramentado e interrogado en forma legal, expuso en relación a los puntos N° 6 y 8 del auto de prueba de fojas 562 y 580, y cuyo testimonio consta de fojas 1.488 a 1.491, de estos autos.

5.- **A fojas 1.491 vuelta**, comparece ante el Segundo Juzgado de Letras de Iquique, en exhorto 41/2005, de este tribunal arbitral, la testigo de esta de esta demandada doña Lidia Evelyn de Lourdes Aravena Carreño, soltera, técnico en comercio exterior, domiciliada en Playa Quintero 3345, Iquique, cédula de identidad 9.551.990-3.

Testigo tachado por la parte demandante, a fojas 1.491 vuelta, Import Export Metro Ltd por las causales de los números 4, 5 y 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, esto es ser dependiente de la parte que lo presenta, trabajador dependiente de la persona que exige su testimonio, y carecer el testigo de la imparcialidad necesaria para declarar, por tener en el pleito interés indirecto, quedando la resolución de la misma para la definitiva.

El testigo precedentemente individualizado, debidamente juramentado e interrogado en forma legal, expuso en relación a los puntos N° 6 y 8, del auto de prueba de fojas 562 y 580, y cuyo testimonio consta de fojas 1.491 vueltas a 1.495, de estos autos.

6.- **A fojas 1.495**, comparece ante el Segundo Juzgado de Letras de Iquique, en exhorto rol 41/2005, de este tribunal arbitral, el testigo de esta demandada don Sergio Arturo Salas Arraigada, casado, egresado de Derecho y empresario, domiciliado en Esmeralda 542 y San Martín 255, Oficina 94, Iquique, cédula de identidad 12.653.857-K.

Testigo tachado por la parte demandante Import Export Metro Ltd, a fojas 1.498, por la causal del número 6 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, esto es carecer el testigo de la imparcialidad necesaria para declarar, por tener en el pleito interés indirecto, quedando la resolución de la misma para la definitiva.

El testigo precedentemente individualizado, debidamente juramentado e interrogado en forma legal, expuso en relación al punto N° 6 del auto de prueba de fojas 562 y 580, y cuyo testimonio consta de fojas 1.495 a 1.502, de estos autos.

**C.- Prueba rendida por la parte demandada, de los Armadores de la M/N P & O Sao Paulo.**

**a.- Prueba instrumental de la parte demandada de los Armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo.**

A fojas 71 y 601, en lo principal de sus escritos de fecha 06 de Noviembre de 2003 y 15 de abril de 2005, la parte demandada de los armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, acompañó, con citación, siguientes documentos:

1.- Copia del Manifiesto General (Manifiesto de embarque) correspondiente a la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo, para sus viajes N° 0751/S y N° S/E (Hong Kong- Pusan-Iquique) que forma cuaderno separado de documentos del expediente arbitral, en 338 fojas.

2.- Copia del Bayplan Report, correspondiente a la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo para su viaje SE, esto es, aquel que la demandante invoca en su demanda, que rola de fojas 49 a 69 de estos autos.

3.- Copia del Container Report, emitido por Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, respecto del contenedor TOLU 170878-4, esto es, aquel cuyo transporte hasta el puerto de Iquique se imputa de contrario a este armador, que rola a fojas 70 de los autos.

A fojas 180 y 601, en lo principal de sus escritos de fecha 02 de Marzo de 2004 y 15 de abril de 2005, la parte demandada de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, acompañó, con citación, siguientes documentos:

4.- Impresión del registro computacional "Active Containers Historical Data" (una especie de bitácora histórica relativa al movimiento de un contenedor) correspondiente a la unidad TOLU 170878-4, que rola de fojas 176 a 179 de estos autos arbitrales.

dos mil ciento cuarenta  
y cinco

A fojas 99, en el segundo otrosí de su escrito de fecha 27 de Enero de 2004, la parte demandada de los armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, solicitó remitir oficio, al Director Regional de Aduanas de la I Región, a la Empresa Portuaria de Iquique, a la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A., y al Capitán de Puerto de Iquique, recibiéndose las siguientes respuestas:

5.- Oficio ordinario N° 203, de fecha 07 de Mayo de 2004, del Jefe (S) Control Zona Primaria de Iquique, dirigido a este tribunal arbitral en respuesta a su oficio 091/2004, que requirió información respecto del contenedor TOLU 170878-4, transportado en la M/N "Rickmer Rickmer", en su viaje 107, que rola a fojas 424 de los autos.

6.- Carta N° 64, de fecha 14 de Mayo de 2004, del Gerente de Explotación de la Empresa Portuaria de Iquique, dirigida al tribunal arbitral en respuesta a su oficio 092/2004, adjuntando DPU Despacho N° 4174; DPU Recepción N° 7885, y Solicitud de Traslado a Zona Franca (Z) N° 6950, que rolan de fojas 421 a 426 de estos autos.

7.- Oficio CP Iquique N° 12.600/121, de fecha 20 de Mayo de 2004, del Capitán de Puerto de Iquique, dando cuenta de la recalada al ese puerto, los días 3 y 10 de marzo de 2000, de las naves "P & O Nedlloyd Sao Paulo" y "Rickmer Rickmer", respectivamente, que rola a fojas 428 y 429 de los autos.

**b.- Prueba testimonial de la parte demandada P & O Nedlloyd Sao Paulo.**

A fojas 593, en su escrito de fecha 22 de Marzo de 2005, la parte demandada de los armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, ofreció el testimonio de las siguientes personas: 1).- Carlos Gregorio Parra Carramiñano; 2).- Álvaro Arrobeña Tapia, y 3) Juan Pablo González Catalán.

A su turno, los siguientes testigos de la parte demandante depusieron al tenor del auto de prueba de fojas 562, complementado a fojas 580, de los autos:

1.- A fojas 653, comparece ante el tribunal arbitral el testigo de esta parte don Álvaro Gilberto Aravena Tapia, empleado, domiciliado en calle Blanco N° 895, Valparaíso, cédula de identidad 8.974.411-3.

Testigo tachado por la parte demandante de Import Export Metro Ltd., a fojas 653 vuelta, en atención a lo dispuesto en el artículo 358, números 6 y 7 del Código de Procedimiento Civil, por carecer el testigo de la imparcialidad necesaria para declarar, por tener en el pleito interés indirecto en los resultados del juicio, y tener íntima amistad con la persona que lo presenta, quedando la resolución de la misma para la definitiva.

El testigo precedentemente individualizado, debidamente juramentado e interrogado en forma legal, expuso en relación a los puntos N° 1, 8, 9, 10, 13, del auto de prueba de fojas 562 y 580, y cuyo testimonio consta de fojas 653 a 658 de estos autos.

2.- A foja 1.084, comparece ante el tribunal arbitral el testigo de esta parte demandada don Carlos Gregorio Parra Carramiñano, dependiente, domiciliado en calle Prat 814, Oficina 510, Valparaíso, cédula nacional de identidad 8.353.651-9.

Testigo tachado por la parte demandante de Import Export Metro Ltd., a fojas 1.084 vuelta, en atención a lo dispuesto en el artículo 358, número 6 del Código de Procedimiento Civil, por carecer el testigo de la imparcialidad necesaria para declarar, por tener en el pleito interés indirecto en los resultados del juicio, quedando la resolución de la misma para la definitiva.

El testigo precedentemente individualizado, debidamente juramentado e interrogado en forma legal, expuso en relación a los puntos N° 1, 6, 8 y 13, del auto de prueba de fojas 562 y 580, y cuyo testimonio consta de fojas 1.084 a 1.091 de estos autos.

**VI.- Trámites posteriores a la prueba.-**

A fojas 1.021, en lo principal de su presentación de fecha 12 de mayo de 2005 la parte demandante formuló observaciones a la prueba rendida en el juicio.

LOS WERNERTS  
 de mil ciento cuarenta  
 y seis

A fojas 2.078, la parte demandada los armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo, con fecha 19 de diciembre de 2006, formuló una serie de consideraciones en torno a la prueba y los hechos probados, en su opinión, que rola de fojas 2.078 a 2.083 de los autos.

A fojas 2.092, corre resolución del tribunal arbitral de fecha 04 de Enero de 2007, que citó a las partes para oír sentencia.

#### CONSIDERANDO:

##### A.- EN CUANTO A LAS TACHAS.-

**PRIMERO:** Que, durante la prueba testimonial de la parte demandante, a fojas 1.028 vuelta, la parte demandada de Geodis Overseas S.A. tachó al testigo Sr. Gonzalo Yuseff Sotomayor, por la causal sexta del artículo 358° del Código de Procedimiento Civil, en atención a carecer el testigo de la imparcialidad necesaria para declarar, por tener en el pleito interés indirecto, por ser corresponsal en Valparaíso del Estudio Puelma de Santiago, el cual mantiene juicios sobre la misma problemática jurídica que la de este proceso.

**SEGUNDO:** Que, la parte demandante, evacuando el traslado conferido, solicita a fojas 1.028 vuelta, el rechazo de la tacha deducida, en atención a que la causal invocada por la demandada no se configura por no existir interés patrimonial del declarante en el resultado del juicio, más aún si el testigo declaró que no ha tenido participación alguna en los juicios referidos por la parte que formula la tacha.

**TERCERO:** Que, sobre el particular, del examen de los dichos del testigo sujeto de la tacha y de los fundamentos de la misma, esgrimidos por la parte que se opone a la declaración del compareciente, no se divisa por este tribunal arbitral el supuesto interés "indirecto" del declarante en los resultados del juicio, ni la parte que objeta su testimonio aportó antecedente alguno que demuestre que el resultado del juicio le proporcionará un beneficio económico al declarante, por la mera circunstancia que mantener relaciones profesionales con un estudio jurídico que mantiene varios juicios en los cuales se discute la misma problemática jurídica que en estos autos arbitrales. Cuestión, por lo demás, absolutamente normal, para un abogado en el ejercicio libre de la profesión.

**CUARTO:** Que, durante la prueba testimonial de la parte demandante, a fojas 1.384 vuelta y 1.385, respectivamente, las partes demandadas de Geodis Overseas S.A. y de los Armadores de la nave P & O Nelloyd Sao Paulo, formularon tacha al testigo Sr. Manoj Chhabria, por las causales 6 y 7 del artículo 358° del Código de Procedimiento Civil.

**QUINTO:** Que, la parte demandada de Geodis Overseas S.A. funda su oposición a aceptar el testimonio del Sr. Chhabria, respecto de la causal del número 6, en la circunstancia que éste habría prestado servicios para la demandante de autos, existe en el expediente una declaración firmada por él, haber actuado en representación de la demandante en la época en que ocurrieron los hechos, y además, por la circunstancia que su hermano mayor presta servicios para uno de los dueños de la demandante, lo que resulta evidente que en su testimonio el testigo intentará favorecer los intereses de la demandante a objeto de deslindar su eventual responsabilidad. Agrega, que en relación con la causal del número 7, es posible determinar que existen lazos de amistad entre el declarante y los señores Miran, uno de ellos dueño de la demandante.

**SEXTO:** Que, la parte demandada de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, fundan su oposición a aceptar el testimonio del Sr. Chhabria, en las mismas circunstancias antes mencionadas por otra demandada, agregando respecto de la causal 6 que el testigo ha declarado que era vendedor comisionista de la demandante, por lo que la entrega y pago de la mercancía no puede serle indiferente, toda vez que un porcentaje de la venta era su comisión.

**SÉPTIMO:** Que, la parte demandante, evacuando el traslado conferido, respecto de la causal fundada en el número 6 del artículo 358° del Código de Procedimiento Civil, solicita

dos mil ciento cuarenta

a fojas 1.385 vuelta el rechazo de las tachas deducidas, en atención a que en ningún momento el testigo ha manifestado tener interés alguno en el resultado del juicio, tampoco ha manifestado el haber prestado servicios remunerados para la demandante, habiendo sido sólo comisionista, y no teniendo relación alguna en la actualidad con aquélla. Agrega, que el trabajo de su hermano, ninguna relación tiene con el juicio, como tampoco obtendrá el testigo beneficio alguno del resultado del juicio, toda vez que no se trata del cobro del precio de la compraventa, sino del incumplimiento de la obligación del transportista de entregar debidamente la carga.

En cuanto a la causal del número siete, señala que el testigo negó expresamente tener amistad con el señor Miran, habiendo sido su relación expresamente comercial, a quien incluso no conocía.

**OCTAVO:** Que, sobre el particular, del examen de los fundamentos de las demandadas para solicitar la inhabilidad del testigo, y de sus propios dichos, no se desprende, en opinión de este sentenciador, de manera directa o indirecta, el supuesto interés del declarante en el resultado del juicio, teniendo en cuenta especialmente que las relaciones comerciales y de dependencia, existentes a la fecha de los hechos que motivaron este juicio, ya no se encuentran presente, ni se ha acreditado por quienes objetan su testimonio que un resultado favorable a la parte que lo presenta redundará en un beneficio económico para el testigo, como tampoco la pretendida amistad de aquel con la parte que lo presenta.

Adicionalmente, en opinión de este tribunal arbitral, no resulta lógico, ni razonable, por una parte oponerse al testimonio del señor Chhabria, y por la otra pretender que la intervención de aquél ha tenido participación relevante de liberar a la demandada Geodis Overseas S.A. de toda responsabilidad en la entrega de la carga, acompañando el documento que rola a fojas 944, que dicha parte atribuye al propio testigo, otorgando la autorización para originalizar una copia no negociable del conocimiento de embarque, por parte de dicha demandada.

**NOVENO:** Que, durante la prueba testimonial de la parte demandante, a fojas 1389 vuelta la parte demandada de Geodis Overseas S.A. tachó al testigo don Patricio Keith Gómez, por la causal 6 del artículo 358° del Código de Procedimiento Civil, puesto que declaró que tomó conocimiento de los mismos actuando a favor de los intereses de la demandante, habiendo emitido opinión a sus principales sobre los hechos, por lo que su testimonio tenderá a favorecer a la empresa que contrató los servicios de su empeladota, cuya opinión profesional intentará justificar y respaldar.

**DÉCIMO:** Que, la parte demandante, evacuado el traslado de la tacha, solicita a fojas 1.390 de los autos su rechazo, en atención a que el testigo no tiene interés actual y pecuniario en el resultado del juicio, como ha sido interpretado tanto en la doctrina como en la jurisprudencia, porque la demandante no requirió los servicios del testigo como se pretende, ni se le ha remunerado trabajo alguno como lo deduce la parte que lo objeta, toda vez que el testigo intervino en los hechos, en su oportunidad, en calidad de liquidador de seguros de la empresa Crawford Liquidadores de Seguros, que tienen el carácter de peritos independientes sometidos a la vigilancia de la Superintendencia de Valores y Seguros.

**UNDÉCIMO:** Que, sobre el particular, del examen de los dichos del testigo sujeto de la tacha y de los fundamentos de la misma, dados por la demandada que solicita su inhabilidad para testificar en el juicio, no se desprende de manera directa o indirecta el supuesto interés del declarante en el resultado del juicio, ni la parte que objeta su testimonio aportó antecedente alguno, que demuestre que el resultado del juicio le proporcionará beneficio económico al declarante, teniendo en cuenta, además, que no prestó servicio remunerado alguno a la demandante, ni su empleador o representada (Crawford) es parte de este juicio.

**DUODÉCIMO:** Que, a su turno, durante la prueba testimonial de la parte demandada de Geodis Overseas S.A., la parte demandante de Import Export Metro Ltd., a fojas 1.037, tachó al testigo Sr. Santiago Arturo Zavala Fernández, por la causal sexta del artículo 358° del Código de Procedimiento Civil, basado en que en muchas ocasiones ha prestado asesoría o bien ha depuesto en juicio, siempre manifestándose a favor de los intereses de los armadores en general, por lo que el interés, directo o indirecto, patrimonial exigible por la

jurisprudencia, se manifiesta en la circunstancia que su declaración como testigo a favor de los intereses armatoriales van de la mano con la contratación de sus servicios como asesor, consultor o perito, por parte de las compañías navieras.

**DÉCIMO TERCERO:** Que, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., evacuando el traslado conferido, solicita, a fojas 1.038, el rechazo de la tacha, en atención a que se exige por la norma legal invocada que el interés directo o indirecto a que se refiere para inhabilitar a un testigo, debe ser en relación a los resultados del juicio, los que no ha señalado la contraria, en este caso, remitiéndose a meras especulaciones y presunciones, suponiendo que el testigo tendría una opinión predeterminada en orden a favorecer los intereses de los armadores, obviando que en este caso el testigo ha sido presentado por una empresa que no es armadora, y que en este caso ni siquiera reviste el carácter de transportista documental, agente de naves, freight forwarder, etc. Agrega, que la participación de este testigo está motivada por su investigación personal de los hechos, en la ciudad de Iquique, sobre los cuales va a declarar.

**DÉCIMO CUARTO:** Que, sobre el particular, del examen de los propios fundamentos de la tacha, dados por la parte demandante, para solicitar la inhabilitación del testigo señor Zavala, sin perjuicio de lo contradictorio que ellos resultan respecto de sus propios dichos al oponerse a las tachas formuladas, en su oportunidad, a sus testigos señores Yuseff, a fojas 1.028 vuelta y Chhabría a fojas 1.385 vuelta, y de los dichos del testigo cuya declaración se objeta, no se desprende de manera directa o indirecta, el supuesto interés económico del declarante en el resultado del juicio, por la mera circunstancia de prestar testimonio sobre una materia de su expertiz, que pareciera ser el objetivo real de la tacha formulada.

Adicionalmente, en opinión de este sentenciador, la mera circunstancia que el testigo hubiere, de manera habitual, sostenido posiciones favorables a una determinada postura o interés general (cuestión, que por lo demás, no está acreditada en el proceso) como se expresa por la demandante al fundar su oposición a la recepción del testimonio del compareciente, no constituye motivo de tacha conforme lo previsto por el número 6 del artículo 358° del Código de Procedimiento Civil, en cuanto no carece, por esa sola circunstancia, de la imparcialidad necesaria con motivo de un interés, directo o indirecto, en el pleito.

Por lo demás, resulta habitual que las personas tiendan a sentirse identificadas, proclives o adhieran, a determinadas posturas generales, en todo orden de cosas, sociales, jurídica, éticas y morales, religiosas, etc., lo que bajo ninguna circunstancia les inhabilitan para intervenir en calidad de "testigos de hechos" sobre los cuales le han tocado intervenir, más allá de tener una opinión sobre los efectos de aquéllos. Los que, en este caso, por tratarse de efectos de orden jurídico, sólo compete a este tribunal arbitral resolver.

**DÉCIMO QUINTO:** Que, a su turno, durante la prueba testimonial de la parte demandada de Geodis Overseas S.A., la parte demandante de Import Export Metro Ltd., a fojas 1.488 vuelta, tachó a la testigo Jenny Doris Franco Góngora, por las causales cuarta, quinta y sexta del artículo 358° del Código de Procedimiento Civil, en razón de la dependencia laboral de la testigo con Sudamericana Agencias Aéreas y marítimas, SAAM, la que presta servicios en calidad de agente de naves a CSAV y a P & O, dos empresas navieras, agregando que consta de autos que SAAM a comparecido a nombre propio en este juicio, sin individualizar a los armadores de la P & O Nedlloyd Sao Paulo, por lo cual la testigo es dependiente de una de las partes del juicio, lo que, en su opinión, se acredita con el mandato otorgado por dicho empleador al abogado compareciente a nombre de los armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo.

En cuanto al interés de la testigo en el resultado del juicio, expresa que éste se deduce de la circunstancia que su empleador por 25 años fue agente de la nave antes señalada, habiendo prestado la compareciente otros testimonios judiciales en procesos en que la demandada en CSAV, en los cuales la testigo ha sostenido lo mismo que en el presente caso, pues quiere que quien obtenga un resultado favorable sea su empleadora, viniendo, además, a defender la postura que ha sostenido en otros juicios diversos sobre la misma materia, por lo que su testimonio carece de toda credibilidad e imparcialidad.

S. WERNER S.

De mil ciento cuarenta y nueve

**DÉCIMO SEXTO:** Que, sobre el particular, de los dichos de la compareciente cuyo testimonio se objeta, y de los fundamentos de la tacha formulada por la demandante a fojas 1.532 y siguientes, no se desprende como su relación de trabajadora dependiente de la agencia de naves SAAM, mandatario legal de los armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, en virtud de lo dispuesto por el artículo 922° del Código de Comercio, pueda configurar las causales de inhabilidad de los números 4, 5 y 6 del artículo 358° del Código de Procedimiento Civil, habida cuenta que la empleadora de la testigo, contrariamente a lo sostenido por la demandante en los fundamentos de su tacha, no tiene la calidad de parte en este juicio, ni la testigo tiene relación de trabajador dependiente de la persona que exige su testimonio. Del mismo modo, de la situación laboral de la compareciente, como de la circunstancia de haber sido aquella testigo en otras causas (sin perjuicio de no encontrarse ello acreditado en el proceso), no permiten concluir que ella no tendrá la imparcialidad necesaria, por tener interés pecuniario en los resultados del juicio, sea directo o indirecto.

**DÉCIMO SÉPTIMO:** Que, a su turno, durante la prueba testimonial de la parte demandada de Geodis Overseas S.A., la parte demandante de Import Export Metro Ltd., a fojas 1.491 vuelta, tachó a la testigo Sra. Lidia Evelyn de Lourdes Aracena Carreño, por las causales cuarta, quinta y sexta del artículo 358° del Código de Procedimiento Civil, fundando la misma a fojas 1.532 y siguientes del expediente en la circunstancia que la testigo se ha desempeñado durante 16 años en calidad de trabajadora de SAAM, la que presta servicios de agenciamiento marítimo a CSAV, P & O Nedlloyd, NKK, entre otros, en circunstancias que su empleador fue agente de naves de la nave "P & O Nedlloyd Sao Paulo", en el puerto de Iquique, y por lo tanto son representantes y mandatarios de la demandada "Armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo", lo que acredita con la circunstancia que fue esta agencia la que otorgó el poder en autos al apoderado de dicha demandada.

**DÉCIMO OCTAVO:** Que, sobre el particular, y solamente en razón de lo dispuesto por el inciso segundo del artículo 372° del Código de Procedimiento Civil, careciendo de valor las declaraciones de testigos que no figuren en la lista respectiva, conforme la reiterada jurisprudencia de nuestros tribunales superiores de justicia, sin que se hubiere solicitado la admisión de su testimonio por causal calificada por el tribunal competente, y cumpliéndose con los requisitos legales de procedencia, este sentenciador desestimaré el testimonio de la testigo en razón de no figurar la misma en la lista respectiva presentada por la parte de Geodis Overseas S.A. a lo principal de su escrito de fojas 594 de los autos.

**DÉCIMO NOVENO:** Que, a su turno, durante la prueba testimonial de la parte demandada de Geodis Overseas S.A., la parte demandante de Import Export Metro Ltd., a fojas 1.498, tachó al testigo Sr. Sergio Arturo Salas Arraigada, por las causales cuarta, quinta y sexta del artículo 358° del Código de Procedimiento Civil, fundado su oposición en el hecho que el compareciente ha actuado y continua actuando en calidad de mandatario judicial de Lucky Crown, por lo que carece de la imparcialidad necesaria para declarar en este juicio, en el cual sostendrá y defenderá las mismas teorías jurídicas y argumentaciones de hecho que desplegó en los otros juicios, en los cuales interviene por su mandante.

**VIGÉSIMO:** Que, sobre el particular, del examen de los dichos del testigo, y de los fundamentos de la tacha dados por la demandante para oponerse a la recepción de su testimonio, no se desprende la forma en que la circunstancia de actuar y, especialmente haber actuado, en calidad de mandatario judicial de la empresa Lucky Crown, que no es parte del juicio, pueda afectar su imparcialidad por tener en este pleito interés directo o indirecto.

**VIGÉSIMO PRIMERO:** Que, asimismo, durante la prueba testimonial de la parte demandada de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, la parte demandante Import Export Metro Ltd. formuló, a fojas 653 vuelta, tacha en contra del testigo señor Alvaro Gilberto Aravena Tapia, por las causales 6 y 7 del artículo 358° del Código de Procedimiento Civil, en razón de ser trabajador dependiente de SAAM, quien a la época de los hechos y en la actualidad es agente de naves de los armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, habiendo declarado que no recuerda en número de veces en las cuales ha prestado declaración en juicio, por lo que con sus testimonio no pretenderá sino ayudar a

dos mil ciento cincuenta

uno de sus clientes como son los armadores de la nave señalada, respecto de la causal número 6, y en cuanto a la causal número 7, es claro, según esta parte, la existencia de una amistad con quien lo presenta a declarar, toda vez que se trata de un cliente importante de su empleador y por quien ha declarado en varias oportunidades.

**VIGÉSIMO SEGUNDO:** Que, la parte demandada de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo evacuando el traslado conferido, solicita el rechazo de las tachas opuestas, en atención a que de los dichos del testigo se desprende que no ha reconocido interés personal en este juicio, menos patrimonial, por lo que no es factible presumir una posible falta de imparcialidad. Por lo demás, agrega, entre sus empleadores y los demandados de autos, sólo existen relaciones comerciales, no existiendo de su parte relación de amistad con los demandados y menos de carácter íntimo.

**VIGÉSIMO TERCERO:** Que, sobre el particular, del examen de los fundamentos de la tacha dados por la parte que solicita la inhabilidad del testigo señor Aravena Tapia y de los dichos del testigo cuya declaración se intenta evitar, queda de manifiesto que siendo el testigo trabajador de un tercero al juicio, que actuó en su momento como agente de naves de uno de los demandados en este juicio, no lo inhabilita para deponer en este proceso, ni implica que tenga interés personal en los resultados del pleito en el que se requiere de su testimonio, por lo que no carece, en opinión de este sentenciador, de la imparcialidad necesaria, ni tiene amistad íntima con la persona que lo presenta, la que evidentemente no puede deducirse, sino que requiere de la manifestación de hechos graves, y non de interpretaciones o elucubraciones como se pretende por la parte que objeta su comparecencia legal.

**VIGÉSIMO CUARTO:** Que, asimismo, durante la prueba testimonial de la parte demandada de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, la parte demandante Import Export Metro Ltd. formuló, a fojas 1.084 vuelta, tacha en contra del testigo señor Carlos Gregorio Parra Carramiñano, por la causal del número 4 del artículo 358° del Código de Procedimiento Civil, por cuanto el testigo carece de la imparcialidad necesaria al haber reconocido conocer de los hechos por una investigación realizada acerca de la procedencia y mérito de la demanda notificada a la demandada que lo presenta, por lo que vendrá al juicio a reproducir la misma opinión desfavorable para la demandante que ha emitido con motivo de la investigación mencionada.

**VIGÉSIMO QUINTO:** Que, la parte demandada de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, solicita, a fojas 1.085, el rechazo de la tacha deducida, en atención a que no existe ningún antecedente reconocido por el testigo para estimar que sea dependiente de la parte que lo presenta, siendo su relación laboral con un tercero ajeno al juicio. Tampoco el testigo carece de la imparcialidad necesaria a que se refiere el número 6 del artículo 358° del Código de Procedimiento Civil, que en el caso no se ha invocado.

**VIGÉSIMO SEXTO:** Que, sobre el particular, del examen de los dichos del testigo cuya declaración se objeta y de los fundamentos de la tacha esgrimidos por la demandante, para solicitar su inhabilidad, queda de manifiesto que no siendo el testigo dependiente de la parte que lo presenta, la circunstancia de haber realizado por cuenta de la demandante una investigación sobre los hechos que motivaron la demanda de autos y el mérito de la misma, no hace que carezca de la imparcialidad necesaria a que se refiere el número 4 del artículo 358° tantas veces citado, ni ello demuestra un posible interés en el resultado del juicio. Sin perjuicio de lo señalado precedentemente en el considerando décimo cuarto, en relación con las opiniones generales de un testigo frente a determinadas posturas, sean pro o contrarias a los intereses de armadores, cargados o aseguradores, de unos y otros.

#### B. EN CUANTO A LA OBJECION DOCUMENTAL.-

**VIGÉSIMO SÉPTIMO.-** Que, a fojas 75, en lo principal de su presentación de fecha 19 de Noviembre de 2003, la parte demandada de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo objetó el documento acompañado por la actora en el otrosí de su escrito de fecha 5 de Noviembre de 2003, consistente en un copia del conocimiento de embarque N°



diez mil ciento cincuenta y uno

HKSAS0001322/HKHK002796, que rola a fojas 41, por tratarse de un documento privado emanado de un tercero ajeno a su parte, cuya autenticidad no le consta.

Idéntica objeción formula, en su presentación de fojas 80 a 82, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., en su presentación de fecha 21 de Noviembre de 2003.

**VIGÉSIMO OCTAVO.-** Que, en opinión de este sentenciador, es efectivo lo señalado por las demandadas, en atención de que tratándose de una copia simple de un documento sin firma responsable, el cual pareciera corresponder a un borrador de trabajo, cuya autenticidad no ha sido confirmada por otros medios de prueba del proceso o por sus autores materiales.

En razón de lo anterior, este juez árbitro acogerá la objeción formulada al documento, negándole valor probatorio.

**VIGÉSIMO NOVENO.-** Que, a fojas 75, en lo principal de su presentación de fecha 19 de Noviembre de 2003, la parte demandada de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo objetó el documento acompañado por la actora en el otrosí de su escrito de fecha 5 de Noviembre de 2003, consistente en Orden de Embarque N° 2796, que rola a fojas 42, por tratarse de un documento privado emanado de un tercero ajeno a su parte, cuya autenticidad no le consta.

Idéntica objeción formula, en su presentación de fojas 80 a 82, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., en su presentación de fecha 21 de Noviembre de 2003.

**TRIGÉSIMO.-** Que, al respecto, el documento objetado por ambas partes corresponde a un instrumento de uso habitual en el transporte marítimo, conocido como "shipping order" (orden de embarque), emitida a nombre de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, singularizado con el número 2796/2000, cuyo contenido resulta coherente, a juicio de este tribunal arbitral, con el contenido de la comunicación recibida por los suscriptores del conocimiento de embarque original que amparó el transporte de la carga, los señores Geodis Overseas Ltd., que rola a fojas 43, dando cuenta del embarque del contenedor TOLU 1708784 vía la referida Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI). Documentos cuyo contenido, a su vez, resulta plenamente coincidente con los dichos de las propias partes que lo objetan, y los demás antecedentes probatorios del proceso, incluyendo los documentos acompañados por la parte de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, que rolan de fojas 49 a 70 y de fojas 431 a 436 del expediente.

En razón de lo anterior, y teniendo en cuenta lo dispuesto por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio, que faculta a este tribunal arbitral para admitir, además de los medios probatorios establecidos por el Código de Procedimiento Civil, cualquier otra clase de prueba, este sentenciador rechazará la objeción opuesta.

**TRIGÉSIMO PRIMERO.-** Que, a fojas 75, en lo principal de su presentación de fecha 19 de Noviembre de 2003, la parte demandada de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo objetó el documento acompañado por la actora en el otrosí de su escrito de fecha 5 de Noviembre de 2003, consistente en carta enviada por la demandante y contestada por Geodis Overseas, que rola a fojas 43 de los autos, por tratarse de un documento privado emanado de un tercero ajeno a su parte, cuya autenticidad no le consta.

Idéntica objeción formula, a fojas 80 a 82, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., en su presentación de fecha 21 de Noviembre de 2003, por tratarse de una copia simple, de la cual no consta su autenticidad, veracidad e integridad.

**TRIGÉSIMO SEGUNDO.-** Que, en cuanto a las objeciones planteadas, el documento objeto de aquéllas corresponde a un intercambio de correspondencia entre el embarcador de la carga objeto del transporte marítimo y el agente del transportista, cuyo contenido es coincidente con los demás documentos, medios y antecedentes probatorios del proceso, originados, incluso por ambas demandadas, referidos tanto a la mercancía materia del embarque como a la nave, la fecha de su zarpe, al contenedor objeto del transporte, etc. Además, se trata de un documento debidamente suscrito por el agente del transportista marítimo, señores Geodis Overseas Ltd., según consta del respectivo conocimiento de embarque, que la propia demandada ha reconocido en su contestación de la demanda y duplica.

de mil ciento cincuenta y

En razón de lo anterior, y teniendo en cuenta lo dispuesto por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio, que faculta a este tribunal arbitral para admitir, además de los medios probatorios establecidos por el Código de Procedimiento Civil, cualquier otra clase de prueba, este sentenciador rechazará la objeción opuesta.

**TRIGÉSIMO TERCERO.-** Que, a fojas 75 y siguientes, en lo principal de su presentación de fecha 19 de Noviembre de 2003, la parte demandada de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo objetó el documento acompañado por la actora en el otrosí de su escrito de fecha 5 de Noviembre de 2003, consistente en certificado emitido por la Autoridad Marítima, con fecha 4 de marzo de 2002, que rola a fojas 44 de los autos, por ser irrelevante para el juicio y tampoco acreditar el hecho fundante de la pretensión de la contraria.

**TRIGÉSIMO CUARTO.-** Que, en cuanto a la objeción planteada, el sólo mérito de su lectura basta para proceder a desecharla, toda vez que los fundamentos de la misma no dicen relación con una causal legal de objeción, sino que la pertinencia del documento público para acreditar los fundamentos de la acción de la actora, cuestión que no corresponde discutir por esta vía procesal.

En razón de lo anterior, este sentenciador rechazará la objeción formulada.

**TRIGÉSIMO QUINTO.-** Que, a fojas 189 y siguiente, en el otrosí de su escrito de fecha 4 de Marzo de 2004, la parte demandada de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fecha 2 de Marzo de 2004, consistente en tres copias autorizadas ante notario del conocimiento de embarque N° HKSAS0001322/HKHKG02796, que rolan de fojas 104 a 106 de los autos, por tratarse de un instrumento privado y no emanar de su parte.

La misma objeción formula, en el otrosí de su presentación de fecha 05 de marzo de 2004, que rola a fojas 204 y 205 de autos, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., por no haber constancia que efectivamente se trate del original del conocimiento de embarque emitido, de modo que no le consta su autenticidad, veracidad e integridad.

**TRIGÉSIMO SEXTO.-** Que sobre el particular, es necesario hacer notar que si bien ambas demandadas objetan la copia autorizada por notario público del conocimiento de embarque original, existen en el proceso abundantes referencias de las mismas partes que lo objetan al contenido del precitado documento, sin citarlo de manera expresa, como ocurre con la contestación de la demanda de fojas 454 y de fojas 475, como, asimismo, de las duplicas de fojas 538 y 545, las que resultan plenamente coincidentes con el documento materia de la objeción, y muy especialmente con los documentos que rolan de fojas 431 a 436, recibidos de la Empresa Portuaria de Iquique a petición de la parte de los Armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo, incluyendo una copia del mismo documento que dicha parte objeta.

A mayor abundamiento, la copia remitida por la Empresa Portuaria de Iquique corresponde al documento originalizado por Geodis Overseas S.A., según sus propios dichos en la contestación de la demanda a fojas 489, de los autos.

Sin perjuicio de lo anterior, en su testimonio de fojas 1.389 y siguientes el testigo de la demandante señor Patricio Keith Gómez, reconoció expresamente la autenticidad del precitado conocimiento de embarque.

En razón de lo anterior, y teniendo en consideración lo previsto por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio, que faculta a este tribunal arbitral para admitir, además de los medios probatorios establecidos por el Código de Procedimiento Civil, cualquier otra clase de prueba, este sentenciador rechazará la objeción opuesta.

**TRIGÉSIMO SÉPTIMO.-** Que, a fojas 204 y siguientes, en el otrosí de su escrito de fecha 3 de Marzo de 2004, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora a fojas 170 de los autos, en su escrito de fecha 2 de Marzo de 2004, consistente en copia de la información comercial de Geodis Overseas S.A., que rola de fojas 108 a 116 de los autos, por tratarse de instrumentos privados emanados de un tercero ajeno al juicio, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**TRIGÉSIMO OCTAVO.-** Que, en cuanto a la objeción planteada, los documentos materia de ella corresponden a información obtenida de la página Web de la empresa Geodis Overseas S.A., a la que cualquier persona puede acceder mediante la utilización de las

dos mil ciento cincuenta  
y tres

herramientas de búsqueda de información en la red internet, y cuyo contenido, autenticidad, integridad y veracidad resultan fácilmente verificables mediante el uso del mismo medio tecnológico.

En razón de lo anterior, y teniendo presente lo dispuesto por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio, que faculta al tribunal para admitir, además de los medios probatorios establecidos por el Código de Procedimiento Civil, cualquier otra clase de prueba, este sentenciador rechazará la objeción opuesta, sin perjuicio del mérito probatorio que en definitiva le reconozca este sentenciador arbitral, en uso de sus facultades para apreciar la prueba de acuerdo a las normas de la sana crítica.

**TRIGÉSIMO NOVENO.-** Que, a fojas 204 y siguientes, en el otrosí de su escrito de fecha 5 de Marzo de 2004, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora a fojas 170 de los autos, en su escrito de fecha 2 de Marzo de 2004, consistente en información obtenida desde la página web "www. teisa.com", referida a Geosis/teisa, que rola de fojas 129 a 131 de los autos, por tratarse de instrumentos privados emanados de un tercero ajeno al juicio, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**CUADRAGÉSIMO.-** Que, en cuanto a la objeción planteada, los documentos materia de ella corresponden a información obtenida de la página Web señalada, a la que como se expresó en los considerandos precedentes cualquier persona puede acceder mediante la utilización de las herramientas de búsqueda de información en la red internet, y cuyo contenido, autenticidad, integridad y veracidad resultan fácilmente verificables mediante el uso del medio tecnológico adecuado.

En razón de lo anterior, y teniendo presente lo dispuesto por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio, que faculta al tribunal para admitir, además de los medios probatorios establecidos por el Código de Procedimiento Civil, cualquier otra clase de prueba, este sentenciador rechazará la objeción, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle a dicha documentación por este sentenciador arbitral, en uso de sus facultades legales para apreciar la prueba de acuerdo a las normas de la sana crítica.

**CUADRAGÉSIMO PRIMERO.-** Que, a fojas 204 y siguientes, en el otrosí de su escrito de fecha 5 de Marzo de 2004, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora a fojas 170 de los autos, en su escrito de fecha 2 de Marzo de 2004, consistente en información obtenida desde la página web "www. fecihk.com", referida a Geodis Overseas Ltd., que rola de fojas 132 de los autos, por tratarse de instrumentos privados emanados de un tercero ajeno al juicio.

**CUADRAGÉSIMO SEGUNDO.-** Que, en cuanto a la objeción planteada, los documentos materia de ella corresponden a información obtenida de la página Web señalada, a la que como se expresó en los considerandos anteriores cualquier persona puede acceder, y cuyo contenido, autenticidad, integridad y veracidad resultan fácilmente verificables mediante el uso del mismo medio tecnológico.

En razón de lo anterior, y teniendo presente lo dispuesto por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio, que faculta al tribunal para admitir, además de los medios probatorios establecidos por el Código de Procedimiento Civil, cualquier otra clase de prueba, este sentenciador rechazará la objeción, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle a la documentación acompañada, por este sentenciador arbitral, en uso de sus facultades legales para apreciar la prueba de acuerdo a las normas de la sana crítica.

**CUADRAGÉSIMO TERCERO.-** Que, a fojas 204 y siguientes, en el otrosí de su escrito de fecha 5 de Marzo de 2004, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora a fojas 170 de los autos, en su escrito de fecha 2 de Marzo de 2004, consistente en escritura de protocolización de documentos de intercambio de correspondencia entre Minnie Chan y Claudio Barroilhet, de fecha 03 de septiembre de 2003, que rola de fojas 133 a 135 de los autos, por tratarse de instrumentos privados emanados de un tercero ajeno al juicio.

**CUADRAGÉSIMO CUARTO.-** Que, en cuanto a la objeción planteada, el documento acompañado simplemente corresponde a correspondencia intercambiada entre el abogado de

*de mil ciento cincuenta y cuatro*

la demandante y una persona a nombre de Geodis Overseas Ltd, acerca de hechos y circunstancias colaterales al juicio, pero que resultan coherente con la demás información del proceso, originada por ambas partes, por lo que existe presunción grave de su autenticidad, en razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, además, lo previsto por el artículo 1.206, en su número 1, del Código de Comercio y sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle a dicha documentación, de acuerdo al mérito del proceso, su pertinencia con los hechos de la causa, y la demás prueba rendida por las partes.

**CUADRAGÉSIMO QUINTO.-** Que, a fojas 204 y siguientes, en el otrosí de su escrito de fecha 5 de Marzo de 2004, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora a fojas 170 de los autos, en su escrito de fecha 2 de Marzo de 2004, consistente en copia autorizada por notario público, de la página del diario El Mercurio, de fecha 21 de abril de 2002, en que figura un aviso a la opinión pública de Rhode & Liesenfeld y Geodis Overseas sobre la formación de una alianza estratégica global, suscrita por Rhode Liesenfeld Transportes Internacionales Ltda. y Geodis Overseas S.A., que rola a fojas 136 de los autos, por tratarse de instrumentos privados emanados de un tercero ajeno al juicio.

**CUADRAGÉSIMO SEXTO.-** Que, en cuanto a la objeción planteada, los documentos materia de ella corresponden a información publicada por las empresas señaladas, una de las cuales es la propia demandada Geodis Overseas S.A., y que corresponde a comunicaciones y publicidad habitual en materias comerciales, realizada con motivo de acontecimientos de importancia para el desarrollo comercial, de dos subsidiarias de empresas extranjeras, con operaciones en el país, dedicadas a negocios de embarque, despacho y transporte, cuya autenticidad resulta evidente de la simple lectura de la página original del diario El Mercurio, de Santiago, edición del día 21 de abril de 2002, página D-27, según da cuenta la certificación del Sr. Ministro de Fe.

En razón de lo anterior, y teniendo presente lo dispuesto por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio, este sentenciador rechazará la objeción.

**CUADRAGÉSIMO SÉPTIMO.-** Que, a fojas 204 y siguientes, en el otrosí de su escrito de fecha 5 de Marzo de 2004, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora a fojas 170 de los autos, en su escrito de fecha 2 de Marzo de 2004, consistente en legajo de antecedentes correspondientes al reclamo de carga N° 0935/01, formulado por "Estudio Carvallo Abogados Ltda.", que rola a fojas 137 139 a 158 y 164 de los autos, por tratarse de un instrumento privado emanado de un tercero ajeno al juicio.

**CUADRAGÉSIMO OCTAVO.-** Que, en cuanto a la objeción planteada, el documento acompañado corresponde, simplemente, a antecedentes de documentos reunidos por la demandante en relación con reclamo de carga formulado por ella al mismo naviero demandado en autos, que atribuye carácter similar al caso de autos, que la misma parte ha reunido, reconociéndolos como auténticos, en razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente lo previsto por el artículo 1.206, en su número 1, del Código de Comercio y sin perjuicio del mérito probatorio que proceda asignarle a dicha documentación, de acuerdo al mérito del proceso, su pertinencia con los hechos de la causa, y la demás prueba rendida por las partes.

**CUADRAGÉSIMO NOVENO.-** Que, a fojas 204 y siguientes, en el otrosí de su escrito de fecha 5 de Marzo de 2004, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora a fojas 170 de los autos, en su escrito de fecha 2 de Marzo de 2004, consistente en cheque N° 0041243 del Desdner Bank Lateinamerika, por US\$ 526, girado de la cuenta de Geodis Overseas S.A., que rola a fojas 138 de los autos, por tratarse de un instrumento privado emanado de un tercero ajeno al juicio.

**QUINCUGÉSIMO.-** Que, en cuanto a la objeción planteada, el documento objeto de la misma corresponde a un instrumento comercial de uso habitual por instituciones bancarias extranjeras autorizadas para operar en el país, girado en cumplimiento de un contrato de cuenta corriente bancaria, en contra de la sucursal del banco domiciliada en calle Las

de mil ciento cuarenta  
y cinco

Bellotas 182, Santiago, en virtud de las disposiciones del decreto fuerza de ley N° 707, de 1982, por lo que en definitiva procederá rechazar la objeción formulada, teniendo presente, además, lo previsto por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio, y sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida por las partes.

**QUINCUAGÉSIMO PRIMERO.-** Que, a fojas 204 y siguientes, en el otrosí de su escrito de fecha 5 de Marzo de 2004, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora a fojas 170 de los autos, en su escrito de fecha 2 de Marzo de 2004, consistente en copia de la correspondencia intercambiada entre los señores "Stephenson Harwood & Lo" y "The TT Club", que rola de fojas 165 a 169 de los autos, por tratarse de un instrumentos privados emanados de un tercero ajeno al juicio, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**QUINCUAGÉSIMO SEGUNDO.-** Que, en cuanto a la objeción planteada, dicha correspondencia corresponde a comunicaciones habidas entre un administrador de reclamos de carga y un Club de Protección e Indemnización de responsabilidad del naviero, correspondiente a declamo de carga por daños durante el transporte marítimo, de uso habitual y normal en el transporte, la que, en opinión de este sentenciador, resulta verosímil, por lo que no cabe sino presumir su autenticidad, integridad y veracidad, en razón de lo cual este tribunal arbitral rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio, y sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso, su pertinencia con los hechos de la causa, y la demás prueba rendida en el juicio.

**QUINCUAGÉSIMO TERCERO.-** Que, a fojas 204 y siguientes, en el otrosí de su escrito de fecha 5 de Marzo de 2004, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora a fojas 170 de los autos, en su escrito de fecha 2 de Marzo de 2004, consistente en copia de las facturas comerciales números HKTDI0004519 y HKTDI0004421, emitidas por Geodis Overseas, solicitando el pago a nombre de Geodis Overseas Limited, que rolan a fojas 161 y 162 de los autos, por tratarse de un instrumentos privados emanados de un tercero ajeno al juicio, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**QUINCUAGÉSIMO CUARTO.-** Que, en cuanto a la objeción planteada, dichos documentos corresponden a instrumentos de uso habitual en el comercio internacional y el transporte marítimo, conteniendo la misma información coherente con los demás documentos y antecedentes probatorios del proceso, originados por ambas partes, referidos a la descripción de la mercancía materia del transporte, nave contratada para su transporte, y la participación en el negocio de Geodis Overseas Limited, según consta al pie de ambos instrumentos, las que, en opinión de este sentenciador, resultan verosímil y coherentes, por lo que no cabe sino presumir su autenticidad, integridad y veracidad, en razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio, y sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso, su pertinencia con los hechos de la causa, y la demás prueba rendida en el juicio.

**QUINCUAGÉSIMO QUINTO.-** Que, a fojas 398 en su escrito de fecha 26 de abril de 2004, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en el segundo otrosí de su presentación de fojas 238 de los autos, consistente en diez copias de conocimientos de embarque emitidos por Geodis Overseas Co. Ltd., a nombre de Cargo Container Line Ltd., que rolan a fojas 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233 y 234, respectivamente, por tratarse de simples fotocopias de modo que no le consta su autenticidad, veracidad e integridad.

**QUINCUAGÉSIMO SEXTO.-** Que, en cuanto a la objeción planteada, los documentos materia de ella corresponden a documentos de uso habitual en el comercio marítimo de transporte de mercancías, regulado en el caso de nuestro ordenamiento jurídico por los artículos 1.014° del Código de Comercio, siendo obligatorio para el porteador marítimo la emisión del conocimiento de embarque si así se lo solicita el cargador, y cuyas funciones se

TRINER S  
 de mil ciento cincuenta y  
 seis

encuentran debidamente especificadas por el artículo 977° del mismo cuerpo legal, por lo que este tribunal estima que no se configura en este caso la causal alegada por la demandada para negarle valor a tales instrumentos propios del transporte por mar, por la sola circunstancia de tratarse de conocimientos de embarques emitidos por la empresa demandada, teniendo en cuenta, además, lo previsto por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio, y sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso, su pertinencia con los hechos de la causa, y la demás prueba rendida en el juicio, en razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada.

**QUINCUAGÉSIMO SÉPTIMO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en original del conocimiento de embarque N° HKSAS0001322, de Cargo Container Line Ltd., suscrito en calidad de agente por Geodis Overseas Ltd., que rola a fojas 610 de los autos, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos, no constándole a ella su veracidad, autenticidad e integridad.

**QUINCUAGÉSIMO OCTAVO.-** Que, en cuanto a la objeción planteada, el documento materia de la misma corresponde al conocimiento de embarque que amparó la mercancía materia de la demanda, cuyo contenido resulta perfectamente coherente y pertinente al mérito del juicio, el cual, por lo demás, aparece reconocido por la parte que lo objeta, en su escrito de objeción, al señalar: "Si US observa dicho documento advertirá, que el emisor de ese conocimiento de embarque fue la empresa, CARGO CONTAINER LINE LTD. con lo cual está expresamente reconociendo su autenticidad y veracidad, limitando el contenido de su rechazo a señalar que la codemandada "Geodis Overseas S.A., en su calidad de habilitada para la entrega de la mercancía, no tiene la calidad de agente general o de naves del emisor del mismo.

Adicionalmente, consta de la objeción de la misma parte, en lo principal de su escrito de fojas 80, que objeta copia del mismo instrumento, por la sola circunstancia "de tratarse de una fotocopia simple, en el cual no consta su veracidad, autenticidad, e integridad, por cuanto sólo contiene el reverso del conocimiento de embarque aludido", lo cual constituye reconocimiento implícito de la existencia y autenticidad del documento que en esta oportunidad objeta. En el mismo sentido se pronuncia en su objeción de fojas 204 y 205, respecto de la copia autorizada del señalado instrumento por notario público, al expresar que objeta el mismo "por cuanto no hay ninguna constancia que efectivamente se trate del original del Conocimiento de Embarque emitido."

A mayor abundamiento, el documento materia de esta objeción corresponde exactamente, en sus términos, contenido y forma, al instrumento que en copia remitió al tribunal arbitral la Empresa Portuaria de Iquique, a solicitud de la demandada P & O Nedlloyd Sao Paulo, que rola a fojas 435 de estos autos, copia que corresponde precisamente a la copia autenticada por la demandada Geodis Overseas S.A., según consta del mismo documento de fojas 435 y de los dichos de la citada demandada en sus presentaciones de fojas 475 y 545, entre otras, por lo que del examen de todos esos medios probatorios el tribunal arbitral llega a la conclusión de la autenticidad, integridad y veracidad del mismo. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada.

**QUINCUAGÉSIMO NOVENO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en traducción libre al castellano del conocimiento de embarque precedentemente individualizado, que rola a fojas 611 de estos autos arbitrales, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constándole su veracidad, autenticidad e integridad y especialmente la exactitud y literalidad de las traducciones efectuadas.

**SEXAGÉSIMO.-** Que, sobre el particular, la objeción planteada no cumple con la exigencia del inciso segundo del artículo 347° del Código de Procedimiento Civil, no siendo procesalmente pertinente el negarle valor a la traducción acompañada por la actora sí, al mismo tiempo, la parte que así lo hace no hace uso del derecho de exigir su revisión por

2157  
ORIGINAL

2157

de mil ciento cincuenta y siete

perito, dentro del plazo de seis días desde que ella es acompañada en autos, por lo que debe tenerse esta como exacta, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso, su pertinencia con los hechos de la causa y la demás prueba rendida en el juicio.

**SEXAGÉSIMO PRIMERO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en copia de la orden de embarque N° HKHKGO2796, que rola a fojas 612 de los autos, por tratarse de una fotocopia simple de un instrumento privado, cuya autenticidad, veracidad en cuanto a su contenido e integridad no constan a esa parte.

**SEXAGÉSIMO SEGUNDO.-** Que, sobre el particular dicho documento corresponde a un instrumento de uso habitual y corriente en el transporte marítimo, por parte de los diversos navieros que forman parte de acuerdos de transporte para compartir bodegas, en los cuales existe un transportista contractual (emisor del conocimiento de embarque) y un transportista efectivo (el responsable material del transporte, por cuenta, no del embarcador sino del naviero copartícipe del acuerdo y emisor del conocimiento de embarque).

Siendo así, su contenido y emisión resulta coherente y justificada plenamente por los dichos de las partes en autos, en especial de lo señalado en la contestación de la demanda y duplica, de la parte de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, la cual ha reconocido expresamente su existencia, y de los documentos que rolan de fojas 49 a 70, acompañados por esa parte, existiendo presunción grave de su autenticidad y veracidad, en razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada.

**SEXAGÉSIMO TERCERO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en traducción libre al castellano del conocimiento de embarque precedentemente individualizado, que rola a fojas 612 de estos autos arbitrales, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constándole su veracidad, autenticidad e integridad y especialmente la exactitud y literalidad de las traducciones efectuadas.

**SEXAGÉSIMO CUARTO.-** Que, sobre el particular, la objeción planteada no cumple con la exigencia del inciso segundo del artículo 347° del Código de Procedimiento Civil, no siendo procesalmente pertinente el negarle valor a la traducción acompañada por la actora si, al mismo tiempo, la parte que así lo hace no hace uso del derecho de exigir su revisión por perito, dentro del plazo de seis días desde que ella es acompañada en autos, por lo que debe tenerse esta como exacta, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida en el juicio.

**SEXAGÉSIMO QUINTO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en tres ejemplares de la factura comercial (comercial Invoice) N° 4516/00, de fecha 31 de enero de 200, de Import Export Metro Ltd., por la suma de US\$ 164.982, que rolan de fojas 614 a 616 de los autos, por tratarse de instrumentos privados, emanados de la propia parte que los presenta, cuya autenticidad, veracidad en cuanto a su contenido e integridad no le constan.

Idéntica objeción formula, a fojas 1.004, la parte demandada de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, en su presentación de fecha 05 de mayo de 2005, por tratarse de un instrumento privado, emanado de la propia parte que lo presenta.

**SEXAGÉSIMO SEXTO.-** Que, sobre el particular, si bien se trata de un documento emanado de la propia demandante, su contenido y mérito resulta coincidente con el contenido del conocimiento de embarque que amparó el transporte de la mercancía, que rola a fojas 610 y 435, respectivamente, de lo cual se infiere que se trata de documentos auténticos, veraces e íntegros, por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formuladas por ambas partes demandadas, en razón de lo cual la objeción deberá ser rechazada.

MEMORIAS  
RECURSOS

de mil ciento cincuenta y ocho

**SEXAGÉSIMO SÉPTIMO.**-Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en traducción libre al castellano de los tres ejemplares de factura comercial, precedentemente individualizados, que rolan a fojas 614 a 616 de estos autos arbitrales, por tratarse de documentos privados, emanados de la propia parte demandante, cuya autenticidad, veracidad, e integridad no le constan.

**SEXAGÉSIMO OCTAVO.**- Que, sobre el particular, la objeción planteada no cumple con la exigencia del inciso segundo del artículo 347° del Código de Procedimiento Civil, no siendo procesalmente pertinente el negarle valor a la traducción acompañada por la actora si, al mismo tiempo, la parte que así lo hace no hace uso del derecho de exigir su revisión por perito, dentro del plazo de seis días desde que ella es acompañada en autos, por lo que debe tenerse esta como exacta, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida en el juicio.

**SEXAGÉSIMO NOVENO.**- Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en tres originales de la denominada Lista de Embalaje (paking list) relativa a la factura comercial N° 4516/00, de 31 de enero de 2000, que rolan de fojas 618 a 620 de los autos, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte que lo presenta.

Idéntica objeción formula, a fojas 1.004, la parte demandada de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, en su presentación de fecha 05 de mayo de 2005, por tratarse de un instrumento privado, emanado de la propia parte que lo presenta.

**SEPTUAGÉSIMO.**- Que, sobre el particular, si bien se trata de un documento emanado de la propia demandante, su contenido y mérito resulta coherente con la información proporcionada por el conocimiento de embarque que amparó el transporte de la mercancía, el que rola a fojas 610 y 435, respectivamente, de lo cual se infiere que se trata de documentos auténticos, veraces e íntegros, por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formuladas por ambas partes demandadas, en razón de lo cual la objeción deberá ser rechazada.

**SEPTUAGÉSIMO PRIMERO.**- Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en traducción libre al castellano de los tres originales de la denominada Lista de Embalaje (paking list), precedentemente individualizadas, que rolan de fojas 618 a 620 de estos autos arbitrales, por tratarse de documentos privados, emanados de la propia parte demandante, no constándole su veracidad, autenticidad e integridad, y especialmente la exactitud y literalidad de la traducción efectuada.

**SEPTUAGÉSIMO SEGUNDO.**- Que, sobre el particular, la objeción planteada no cumple con la exigencia del inciso segundo del artículo 347° del Código de Procedimiento Civil, no siendo procesalmente pertinente el negarle valor a la traducción acompañada por la actora si, al mismo tiempo, la parte que así lo hace no hace uso del derecho de exigir su revisión por perito, dentro del plazo de seis días desde que ella es acompañada en autos, por lo que debe tenerse esta como exacta, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida en el juicio.

**SEPTUAGÉSIMO TERCERO.**-Que, a fojas 1.004 en su escrito de fecha 05 de mayo de 2005, la parte demandada de los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en "Certificate of Origin-Re-Export", que rola a fojas 622 de los autos, por tratarse de un documento privado, emando de un tercero ajeno al juicio, cuya autenticidad e integridad no le constan y que no ha sido ratificado por su autor en estos autos.

Idéntica objeción formula, a fojas 1.016, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., en su presentación de fecha 11 de mayo de 2005, por tratarse de un instrumento



des mil ciento cincuenta y siete

privado, emanado de la propia parte que lo presenta, no constando su veracidad, autenticidad e integridad.

**SEPTUAGÉSIMO CUARTO.-** Que, sobre el particular, dicho documento corresponde a un instrumento de uso habitual y corrientemente en el transporte marítimo, conteniendo el mismo información coherente con los demás documentos y antecedentes probatorios del proceso, originados por ambas partes, referidos tanto a la descripción de la mercancía materia del transporte, y a la nave contratada para su transporte, según consta del instrumento, por lo que, en opinión de este sentenciador, su contenido resulta verosímil y coherentes, no cabiendo sino presumir su autenticidad, integridad y veracidad. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio, y sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida en el juicio.

**SEPTUAGÉSIMO QUINTO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en traducción libre al castellano del "Certificate of Origin", precedentemente individualizado, que rola fojas 623 de estos autos arbitrales, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constándole su veracidad, autenticidad e integridad, y especialmente la exactitud y literalidad de la traducción efectuada.

**SEPTUAGÉSIMO SEXTO.-** Que, sobre el particular, la objeción planteada no cumple con la exigencia del inciso segundo del artículo 347° del Código de Procedimiento Civil, no siendo procesalmente pertinente el negarle valor a la traducción acompañada por la actora si, al mismo tiempo, la parte que así lo hace no hace uso del derecho de exigir su revisión por perito, dentro del plazo de seis días desde que ella es acompañada en autos, por lo que debe tenerse esta como exacta, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida en el juicio.

**SEPTUAGÉSIMO SÉPTIMO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en carta de fecha 16 de marzo de 2002, enviada por Importar Export Metro Limited a Geodis Overseas Ltd., que rola a fojas 624 de los autos, por tratarse de un instrumento emanado de la propia parte que lo presenta, dirigido a Geodis Overseas Ltd., que constituye un tercero ajeno al juicio, empresa a la cual esta demandada no representa, sin perjuicio de tratarse de una fotocopia simple, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**SEPTUAGÉSIMO OCTAVO.-** Que, sobre el particular, si bien se trata de un documento emanado de la propia demandante, su contenido y mérito resulta absolutamente coincidente con la información del proceso, aportada tanto por la demandante como por ambas demandadas, y con los hechos expresamente reconocidos por las partes, como es el embarque del contenedor materia del transporte a bordo de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, vía carrier Compañía Chilena de Navegación Interoceánica; documento debidamente recibido por quien actuó como agente del transportador marítimo Geodis Overseas Ltd., de lo cual se infiere que se trata de un documento auténtico, veraz e íntegro, por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, en razón de lo cual la objeción deberá ser rechazada.

**SEPTUAGÉSIMO NOVENO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en traducción libre al castellano de la carta de fecha 16 de marzo de 2002, enviada por Import Export Metro Limited, precedentemente individualizado, que rola fojas 625 de estos autos arbitrales, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constándole su veracidad, autenticidad e integridad, y especialmente la exactitud y literalidad de la traducción efectuada.

**OCTOGÉSIMO.-** Que, sobre el particular, la objeción planteada no cumple con la exigencia del inciso segundo del artículo 347° del Código de Procedimiento Civil, no siendo procesalmente pertinente el negarle valor a la traducción acompañada por la actora si, al mismo tiempo, la parte que así lo hace no hace uso del derecho de exigir su revisión por perito, dentro del plazo de seis días desde que ella es acompañada en autos, por lo que debe tenerse esta como exacta, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida en el juicio.

**OCTOGÉSIMO PRIMERO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en factura HKTDI00004519, de fecha 2 de febrero de 2000, de Geodis Overseas, que rola a fojas 626 de los autos, por tratarse de un instrumento emanado de un tercero ajeno al juicio, la empresa Geodis Overseas Ltd., sin perjuicio de tratarse de una fotocopia simple de un instrumento privado, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**OCTOGÉSIMO SEGUNDO.-** Que, sobre el particular, el documento materia de la objeción corresponde a un instrumento de uso habitual y corriente en el comercio internacional, e incidencia en el transporte marítimo, cuyo contenido resulta coherente con los demás antecedentes y medios probatorios del proceso, incluso los aportados por la misma parte que lo objeta, sin perjuicio que de la propia objeción se infiere que ella sólo tiene por propósito reiterar que esta parte demandada no es la misma empresa que la emisora del documento: Geodis Overseas Ltd., cuya representación le atribuye la actora. Adicionalmente, la misma parte no objetó similares documentos emitidos por la referida empresa, que rolan a fojas 628, 629 y 631, por lo que, en opinión de este sentenciador, su contenido resulta verosímil y coherentes, no cabiendo sino presumir su autenticidad, integridad y veracidad. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio, y sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida en el juicio.

**OCTOGÉSIMO TERCERO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A. objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en traducción libre al castellano de la factura comercial precedentemente individualizada, que rola a fojas 627 de estos autos arbitrales, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constándole su veracidad, autenticidad e integridad, y especialmente la exactitud y literalidad de la traducción efectuada.

**OCTOGÉSIMO CUARTO.-** Que, sobre el particular, la objeción planteada no cumple con la exigencia del inciso segundo del artículo 347° del Código de Procedimiento Civil, no siendo procesalmente pertinente el negarle valor a la traducción acompañada por la actora si, al mismo tiempo, la parte que así lo hace no hace uso del derecho de exigir su revisión por perito, dentro del plazo de seis días desde que ella es acompañada en autos, por lo que debe tenerse esta como exacta, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida en el juicio.

En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**OCTOGÉSIMO QUINTO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en traducción libre al castellano de la factura comercial HKTDI0034301, cuyo original no fuere objetado, traducción que rola a fojas 630 de estos autos arbitrales, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constándole su veracidad, autenticidad e integridad, y especialmente la exactitud y literalidad de la traducción efectuada.

*En mil cien, sesenta y uno*

**OCTOGÉSIMO SEXTO.-** Que, sobre el particular, la objeción planteada no cumple con la exigencia del inciso segundo del artículo 347° del Código de Procedimiento Civil, no siendo procesalmente pertinente el negarle valor a la traducción acompañada por la actora si, al mismo tiempo, la parte que así lo hace no hace uso del derecho de exigir su revisión por perito, dentro del plazo de seis días desde que ella es acompañada en autos, por lo que debe tenerse esta como exacta, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**OCTOGÉSIMO SÉPTIMO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañada por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en traducción libre al castellano de la factura comercial HKTDI0004421, cuyo original no fuere objetado, traducción que rola a fojas 632 de estos autos arbitrales, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constándole su veracidad, autenticidad e integridad, y especialmente la exactitud y literalidad de la traducción efectuada.

**OCTOGÉSIMO OCTAVO.-** Que, sobre el particular, la objeción planteada no cumple con la exigencia del inciso segundo del artículo 347° del Código de Procedimiento Civil, no siendo procesalmente pertinente el negarle valor a la traducción acompañada por la actora si, al mismo tiempo, la parte que así lo hace no hace uso del derecho de exigir su revisión por perito, dentro del plazo de seis días desde que ella es acompañada en autos, por lo que debe tenerse esta como exacta, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**OCTOGÉSIMO NOVENO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañada por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en "Oficial Receipt" (recibo oficial) de Geodis Overseas N° HKTR0002337, de 28 de enero 2000, que rola a fojas 633 de los autos, por tratarse de un instrumento privado emanado de un tercero ajeno al juicio, la empresa Geodis Overseas Ltd., sin perjuicio de tratarse de una fotocopia simple de un instrumento privado, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**NONAGÉSIMO.-** Que, sobre el particular, el documento materia de la objeción corresponde a un instrumento de uso habitual en el comercio internacional, e incidencia en el transporte marítimo, cuyo contenido resulta coherente y consistente con los demás antecedentes y medios probatorios del proceso, incluso los aportados por la misma parte que lo objeta, sin perjuicio que de la propia objeción se infiere que ella sólo tiene por propósito reiterar que su emisor no es la misma empresa que la demandada en autos, y sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**NONAGÉSIMO PRIMERO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañada por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en traducción libre al castellano del "Oficial Receipt" (recibo oficial) de Geodis Overseas N° HKTR0002337, de 28 de enero 2000, traducción que rola a fojas 634 de estos autos arbitrales, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constándole su veracidad, autenticidad e integridad, y especialmente la exactitud y literalidad de la traducción efectuada.

**NONAGÉSIMO SEGUNDO.-** Que, sobre el particular, la objeción planteada no cumple con la exigencia del inciso segundo del artículo 347° del Código de Procedimiento Civil, no siendo procesalmente pertinente el negarle valor a la traducción acompañada por la actora si, al mismo tiempo, la parte que así lo hace no hace uso del derecho de exigir su revisión por

de mil ciento sesenta y dos

perito, dentro del plazo de seis días desde que ella es acompañada en autos, por lo que debe tenerse esta como exacta, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**NONAGÉSIMO TERCERO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en factura de "Manwa Electronic MFG Ltd." N° 99-361, de fecha 31 de enero 2000, que rola a fojas 635 de los autos, por tratarse de un instrumento privado, no constando a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

**NONAGÉSIMO CUARTO.-** Que, sobre el particular, el documento materia de la objeción corresponde a un instrumento de uso habitual y corriente en el comercio internacional, e incidencia en el transporte marítimo, cuya autenticidad aparece expresamente reconocida por la codemandada en el numeral 4 a fojas 1.006, de los autos, por lo que, en opinión de este sentenciador, el documento resulta verosímil y coherente su contenido, no cabiendo sino presumir su autenticidad, integridad y veracidad. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio, y sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida en el juicio.

**NONAGÉSIMO QUINTO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en traducción libre al castellano de la factura de "Manwa Electronics MFG Ltd.", precedentemente señalada, cuya traducción rola a fojas 636 de estos autos arbitrales, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constándole su veracidad, autenticidad e integridad, y especialmente la exactitud y literalidad de la traducción efectuada.

**NONAGÉSIMO SEXTO.-** Que, sobre el particular, la objeción planteada no cumple con la exigencia del inciso segundo del artículo 347° del Código de Procedimiento Civil, no siendo procesalmente pertinente el negarle valor a la traducción acompañada por la actora si, al mismo tiempo, la parte que así lo hace no hace uso del derecho de exigir su revisión por perito, dentro del plazo de seis días desde que ella es acompañada en autos, por lo que debe tenerse esta como exacta, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso, su pertinencia con los hechos de la causa, y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**NONAGÉSIMO SÉPTIMO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en ejemplares números 1 y 2 de letra de cambio (draft) girada por Import Export Metro Ltd. en contra de la importadora Lucky Crown Ltda., que rolan a fojas 637 y 638 de los autos, por tratarse de un documento privado, emanado de la propia parte demandante, no constándole su veracidad, autenticidad e integridad, y especialmente la exactitud y literalidad de las traducciones efectuadas.

**NONAGÉSIMO OCTAVO.-** Que, sobre el particular, si bien se trata de documentos emanados de la propia demandante, su contenido resulta coherente con los demás antecedentes del proceso, sin perjuicio de que contrariamente a lo sostenido por la parte que lo objeta no se trata de una traducción de documentos emitidos en idioma extranjero sino de simples borradores (así se señala explícitamente en ellos) de documentos emitidos originalmente en idioma castellano, por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso, su pertinencia con los hechos de la

causa, y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**NONAGÉSIMO NOVENO.-** Que, a fojas 1.016 en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en Certificado del Capitán de Puerto de Iquique, C.P. N° 03/2002, que rola a fojas 639 de los autos, dando cuenta que con fecha 03 de marzo de 2000 recaló al puerto de Iquique la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, por tratarse de una simple fotocopia, no constándole su veracidad, autenticidad e integridad.

**CENTÉSIMO.-** Que, sobre el particular, si bien efectivamente se trata de una fotocopia simple del documento público original emitido por la autoridad marítima del puerto de Iquique, cuya autenticidad no merece dudas a este tribunal, la misma que aparece expresamente reconocida por la codemandada, en su presentación de fojas en el numeral 5.3 de fojas 1.007 de los autos, limitándose a precisar lo que la misma denomina irrelevancia del documento para los efectos del presente juicio, por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO PRIMERO.-** Que, a fojas 1.016, en su escrito de fecha 11 de mayo de 2005, la parte demandada de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 644, de fecha 22 de abril de 2005, consistente en carta suscrita por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Ltda., de fecha 22 de julio de 2002, que rola a fojas 640 y 641 de los autos, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constándole su veracidad, autenticidad e integridad.

**CENTÉSIMO SEGUNDO.-** Que, sobre el particular, el documento objetado corresponde exactamente al documento original acompañado con anterioridad por la demandante, el cual corre a fojas 383 y 384 del expediente, que no fuere objetado en su oportunidad por la parte que ahora le niega valor probatorio, sin perjuicio que en su testimonio de fojas 1.389 y siguientes (fojas 1.395 vuelta), el suscriptor de la carta reconoce su calidad de Jefe de Sucursal en Iquique, motivo por el cual se llevo adelante una investigación de los hechos, y el haber emitido y suscrito el citado documento, por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al mérito del proceso y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO TERCERO.-** Que, a fojas 1.058, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 863, de fecha 27 de abril de 2005, consistente en copia de las páginas respectivas del libro "Contract for the Carriage of Goods by Sea" (Contrato para el transporte marítimo de mercancías) de Paul Todd, publicado por BSP Professional Books, año 1988, páginas 198 a 2002, que rolan de fojas 663 a 668 de los autos, con su traducción al castellano, de fojas 669 a 674, respectivamente, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**CENTÉSIMO CUARTO.-** Que, sobre el particular, el documento objetado corresponde a copias de las páginas de una publicación en idioma inglés, referidas al contrato de transporte por mar de mercancías, existiendo un autor y un editor responsable, cuya reproducción de las páginas señaladas por el actor mediante el uso de la tecnología de fotocopiado garantiza (a menos que se recurra a procedimientos dolosos, lo que no se ha alegado por la parte que las objetó) la reproducción textual del original al que tales copias corresponden, por lo que no

de mil ciento sesenta y cinco

ERNESTO  
 resulta lógico ni razonable negar su autenticidad, veracidad e integridad, si no se cuenta con antecedentes fehacientes de haberse las mismas manipulado para alterar precisamente su autenticidad e integridad; por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo al los antecedentes del proceso, su pertenencia con los hechos de la causa, y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO QUINTO.-** Que, a fojas 1.058, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 863, de fecha 27 de abril de 2005, consistente en copia de las páginas respectivas del libro "Modern Bills of Lading" (Conocimientos de Embarque Modernos), publicado por Backwell Law, año 1990, páginas 246, 247 y 248, que rolan a fojas 675, 676 y 677 de los autos, con su traducción al castellano, de fojas 678 a 680, respectivamente, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**CENTÉSIMO SEXTO.-** Que, sobre el particular, el documento objetado corresponde a copias de las páginas de una publicación en idioma inglés, referidas al conocimiento de embarque, debidamente identificado su autor y editor responsable, cuya reproducción de las páginas señaladas mediante el uso de la tecnología de fotocopiado garantiza (a menos que se recurra a procedimientos dolosos, lo que no se ha alegado por la parte que las objeta) la reproducción textual del original al que tales copias corresponden, por lo que no resulta lógico ni razonable negar la autenticidad, veracidad e integridad de tales reproducciones, si no se cuenta con antecedentes fehacientes de haberse las mismas manipulado para alterar su autenticidad e integridad; por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo al los antecedentes del proceso y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO SÉPTIMO.-** A fojas 1.058, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 863, de fecha 27 de abril de 2005, consistente en copia de las páginas respectivas del libro "Carriage of Goods by Sea (Transporte de Mercancías por Mar), publicado por Butterworths, de Payne and Ivanmy's, páginas 164 y 165, rolan a fojas 675, 676 y 677 de los autos, con su traducción al castellano, de fojas 681 y 682, respectivamente, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**CENTÉSIMO OCTAVO.-** Sobre el particular, el documento objetado corresponde a copias de las páginas de una publicación en idioma inglés, referidas al transporte de mercancías por mar, debidamente identificados sus autores, ambos de amplia y reconocida trayectoria en publicaciones de derecho marítimo, conociéndose, también, su editor responsable, cuya reproducción de las páginas señaladas mediante el uso de la tecnología de fotocopiado garantiza (a menos que se recurra a procedimientos dolosos, lo que no se ha alegado por la parte que las objeta) la reproducción textual del original al que tales copias corresponden, por lo que no resulta lógico ni razonable negar la autenticidad, veracidad e integridad de tales reproducciones, si no se cuenta con antecedentes fehacientes de haberse las mismas manipulado para alterar su autenticidad e integridad; por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo al los antecedentes del proceso, su pertenencia con los hechos de la causa, y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO NOVENO.-** A fojas 1.058, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 863, de fecha 27 de abril de 2005, consistente en copia de las páginas respectivas del libro "Bills of Lading: Law and Contracts" (Conocimientos de Embarque: derecho y

contrato) de Nicholas Gaskell, LLO ediciones, de 2000, páginas 421 y siguientes, que rolan de fojas 683 a 686, de los autos, con su traducción al castellano, de fojas 687 y 688, respectivamente, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**CENTÉSIMO DÉCIMO.-** Sobre el particular, el documento objetado corresponde a copias de las páginas de una publicación en idioma inglés, referidas al conocimiento de embarque, debidamente identificado su autor, un abogado inglés experto en derecho marítimo y profesor de de dicha asignatura, de amplia y reconocida trayectoria en publicaciones de derecho marítimo, conociéndose, también, su editor responsable, cuya reproducción de las páginas señaladas, mediante el uso de la tecnología de fotocopiado garantiza (a menos que se recurra a procedimientos dolosos, lo que no se ha alegado por la parte que las objeta) la reproducción textual del original al que tales copias corresponden, por lo que no resulta lógico ni razonable negar la autenticidad, veracidad e integridad de tales reproducciones, si no se cuenta con antecedentes fehacientes de haberse las mismas manipulado para alterar su autenticidad e integridad.

Adicionalmente, en cuanto a la objeción de la traducción acompañada la objeción de la misma por parte de la demandada Geodis Overseas S.A., no cumple con la exigencia del inciso segundo del artículo 347° del Código de Procedimiento Civil, si la parte que la formula no hace uso del derecho de exigir su revisión por perito, dentro del plazo de seis días desde que ella es acompañada en autos, por lo que debe tenerse esta como fiel y auténtica.

Siendo así, en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo al los antecedentes del proceso y la demás prueba rendida en el juicio, en razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO UNDÉCIMO.-** En su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 863, de fecha 27 de abril de 2005, consistente en copia de las páginas 182 a 209 de la publicación "Lloyd's Law Reports, Part 3 (2002) Vol 2, del 5 de agosto de 2002, que contiene fallo dictado por el juez Justice Thomas, que rola de fojas 689 a 716 de estos autos, con su traducción al castellano de fojas 717 a 778 del expediente, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**CENTÉSIMO DÉCIMO SEGUNDO.-** Que, sobre el particular, el documento objetado corresponde a copia de una sentencia dictada por el juez Justice Thomas, el año 2002, publicada en idioma original en la señalada revista de derecho marítimo, debidamente identificado el tribunal responsable, la causa en la que se dictó el fallo, por una publicación jurídica periódica de reconocido prestigio en el ámbito del derecho marítimo sajón, cuya reproducción auténtica y veraz aparece garantizada por el uso de la tecnología de fotocopiado -a menos que se recurra a procedimientos dolosos, lo que no se ha alegado por la parte que las objeta- por lo que no resulta lógico ni razonable negar la autenticidad, veracidad e integridad de tal reproducción, si no se aportan antecedentes fehacientes de haberse las mismas manipulado para alterar su autenticidad e integridad; por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo a los antecedentes del proceso, su pertenencia con los hechos de la causa, y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO DÉCIMO TERCERO.-** Que, a fojas 1.058, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 863, de fecha 27 de abril de 2005, consistente en copia de las páginas 265 y 266 de la publicación "Lloyd's Law Reports, Part 5 (2003) Vol 1, del 4 de marzo de 2003, que contiene fallo dictado por la Sala de la Corte de Apelaciones en la causa paratulada "East West Corporation v/s DKBS 1912 y AKTS Svendborg Utaniko Ltd. v/s P &

de mil noventa y seis

O Nedllouyd B.V. (2003), que corresponde al mismo juicios antes señalado, que rola de fojas 779 a 781 de estos autos, con su traducción al castellano de fojas 782 a 784 del expediente, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**CENTÉSIMO DÉCIMO CUARTO.-** Que, sobre el particular, el documento objetado corresponde a copia de una sentencia dictada por la Sala de la Corte de Apelaciones en la causa antes señalada, integrada por tres magistrados superiores, publicada en idioma original en la señalada revista de derecho marítimo, debidamente identificado el tribunal responsable, la causa en la que se dictó el fallo, y en una publicación jurídica periódica de reconocido prestigio en el ámbito del derecho marítimo sajón, cuya reproducción auténtica y veraz aparece garantizada por el uso de la tecnología de fotocopiado -a menos que se recurra a procedimientos dolosos, lo que no se ha alegado por la parte que las objeta- por lo que no resulta lógico ni razonable negar la autenticidad, veracidad e integridad de tal reproducción, si no se aportan antecedentes fehacientes de haberse las mismas manipulado para alterar su autenticidad e integridad; por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo al los antecedentes del proceso su pertenencia con los hechos de la causa, y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO DÉCIMO QUINTO.-** Que, a fojas 1.058, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 863, de fecha 27 de abril de 2005, consistente en copia del artículo denominando "The Sigue of Misdelivery of the Goods Carried Under a Bill of Lading in Chilean Law" (El problema de la falta de entrega adecuada de las mercancías transportadas al amparo de un Conocimiento de Embarque ante la ley chilena), de Claudio Barroilhet Acevedo, publicado en la Revista "Il Diritto Marítimo", 2003, que rola de fojas 785 a 789, de los autos, con su traducción al castellano de fojas 799 a 827 del expediente, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**CENTÉSIMO DÉCIMO SEXTO.-** Que, sobre el particular, el documento objetado corresponde a copia de la publicación en la revista de derecho extranjero señalada, realizada por el destacado abogado y profesor de la cátedra de derecho marítimo, acerca del tema de la falta de entrega adecuada de las mercancías transportadas al amparo de un conocimiento de embarque ante nuestra legislación nacional, quien en reiteradas oportunidades, de las que incluso este juez árbitro es testigo presencial, ha reconocido sus posturas jurídicas sobre el tema, por lo que no resulta lógico ni razonable negar la autenticidad, veracidad e integridad de la publicación, si no se aportan antecedentes fehacientes de haberse manipulado la publicación para alterar su autenticidad e integridad; por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo al los antecedentes del proceso, y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO DÉCIMO SÉPTIMO.-** Que, a fojas 1.058, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 863, de fecha 27 de abril de 2005, consistente en copia de la sentencia dictada por el tribunal Supremo Español con fecha 24 de junio de 1904, reproducida por Jurisprudencia Marítima 1865-1987, de Ignacio Arroyo, Volumen I, editora Bosch 1989, página 110 y siguientes, que rola de fojas 828 a 830 de los autos, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**CENTÉSIMO DÉCIMO OCTAVO.-** Que, sobre el particular, el documento objetado corresponde a copia de una sentencia dictada por el tribunal Supremo Español, el año 1904, frecuentemente invocada en pleitos de naturaleza similar, especialmente a partir desde su publicación el año 1989 por el destacado abogado experto en derecho marítimo español don



EMERSON  
SUCURSAL

do mil ciento sesenta y siete

Ignacio Arroyo, sin perjuicio de su utilización como caso práctico de estudio del derecho marítimo español, por lo que no resulta lógico ni razonable negar la autenticidad, veracidad e integridad de tal reproducción, si no se aportan antecedentes fehacientes de haberse las mismas manipuladas para alterar su autenticidad e integridad; por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo al los antecedentes del proceso, y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO DÉCIMO NOVENO.-** Que, a fojas 1.058, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 863, de fecha 27 de abril de 2005, consistente en copia de la sentencia dictada por el tribunal Supremo Español, de fecha 26 de abril de 1927, reproducida por Jurisprudencia Marítima 1865-1987, de Ignacio Arroyo, Volumen I, editora Bosch, 1989, página 374, que rola a fojas 835 y 836 de estos autos, por tratarse de una simple fotocopia, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**CENTÉSIMO VIGÉSIMO.-** Que, sobre el particular, el documento objetado corresponde a copia de una sentencia del tribunal Supremo Español, de fecha 26 de abril de 1927, ampliamente conocida y citada tanto en relación con pleitos de la misma naturaleza como en cátedra, por lo que se trata de un fallo amplia y suficientemente conocido por el mundo marítimo, especialmente a partir de su publicación por el insigne profesor de derecho marítimo español don Ignacio Arroyo, autor de varias publicaciones especializadas en esta rama del derecho, por lo que la autenticidad, integridad y veracidad del fallo resulta incuestionable, y garantizada por el uso de la tecnología de fotocopiado (a menos que se recurra a procedimientos dolosos, lo que no se ha alegado por la parte que las objeta) por lo que no resulta lógico ni razonable negar la autenticidad, veracidad e integridad de tal reproducción, si no se aportan antecedentes fehacientes de haberse las mismas manipuladas para alterar su autenticidad e integridad; por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo al los antecedentes del proceso, y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO VIGÉSIMO PRIMERO.-** Que, a fojas 1.056, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 998, de fecha 28 de abril de 2005, consistente en "informe comisión de trabajo" efectuada en Iquique, de fecha 25 de mayo de 2001, suscrita por don Francisco Bernet Benavides, en relación con los hechos que motivaron el juicio, documento que rola de fojas 878 a 890 de los autos, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constándole a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

**CENTÉSIMO VIGÉSIMO SEGUNDO.-** Que, sobre el particular, el documento objetado corresponde a un informe de comisión de trabajo efectuada en Iquique, por el suscriptor del documento, en relación con los hechos que motivaron el juicio, la misma que fue expresamente reconocida por el jefe de Sucursal Norte Señor Patricio Keith Gómez, en su testimonio de fojas 1.389 y siguientes de los autos (fojas 1.395 vuelta), por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo al los antecedentes del proceso y la demás prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO VIGÉSIMO TERCERO.-** Que, a fojas 1.056, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 998, de fecha 28 de abril de 2005, consistente en copia de carta suscrita por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros

RECEBIDO  
POR JUDICIAL

2168  
de mil ciento sesenta y ocho

Limitada, de fecha 08 de julio de 2002, solicitando información y documentación de embarques recibidos en naves Maersk, dirigida a Agencias Marítimas Broom y Cía. (Iquique) Ltda. que rola a fojas 891 y 891 de los autos, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constándole a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

**CENTÉSIMO VIGÉSIMO CUARTO.-** Que, sobre el particular, el documento objetado corresponde a copia de correspondencia dirigida a Agencias Marítimas Broom y Cía (Iquique) Ltda., agencia de naves conocida de la plaza de Iquique, dándose cuenta de su recepción con fecha 9 de julio de 2002, que corresponde a una copia simple del instrumento acompañado en su oportunidad, debidamente legalizado, por la misma parte, que rola a fojas 388 y 389 de los autos, cuyo valor probatorio no fuere discutido en la oportunidad por la parte que ahora formula la objeción, por lo que evidentemente su acciones resulta contradictorio teniendo en cuenta que se trata de dos instrumentos cuyo contenido y forma resultan exactamente iguales.

Por lo demás, la misma correspondencia fue expresamente reconocida por su suscriptor don Patricio Keith Gómez, en su testimonio de fojas 1.389 y siguientes de los autos, por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo a los demás antecedentes del proceso y la prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO VIGÉSIMO QUINTO.-** Que, a fojas 1.056, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 998, de fecha 28 de abril de 2005, consistente en copia de carta suscrita por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Limitada, de fecha 08 de julio de 2002, solicitando información y documentación de embarques B/L CCL, que la misma indica, dirigida a Agencias Universales S.A.(Agunsa), que rola a fojas 893 de los autos, y su respuesta de fojas 894, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constándole a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

**CENTÉSIMO VIGÉSIMO SEXTO.-** Que, sobre el particular, el documento objetado corresponde a copia de correspondencia dirigida a Agencias Universales S.A., en la cual consta la recepción de la misma por la precitada agencia de naves con fecha 9 de julio de 2002, que corresponde a una copia simple del instrumento acompañado en su oportunidad, debidamente legalizado, por la misma parte, que rola a fojas 375 de los autos, cuyo valor probatorio no fuere discutido en la oportunidad por la parte que ahora formula la objeción, por lo que evidentemente su accionar resulta contradictorio teniendo en cuenta que se trata de dos instrumentos cuyo contenido y forma resultan exactamente iguales. Asimismo, la misma correspondencia fue expresamente reconocida por su suscriptor don Patricio Keith Gómez, en su testimonio de fojas 1.389 y siguientes de los autos. Por otra parte, la carta respuesta de la agencia mencionado, resulta absolutamente consecuente con el contenido de la petición que le fuere formulada, y coherente con los demás antecedentes del proceso, aportados por todas las partes del juicio.

Siendo así, en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo a los demás antecedentes del proceso y la prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO VIGÉSIMO SÉPTIMO.-** Que, a fojas 1.056, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 998, de fecha 28 de abril de 2005, consistente en copia de carta suscrita por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Limitada, de fecha 16 de julio de 2002, solicitando información y documentación de embarques marítimos que indica, dirigida a la Empresa Portuaria de Iquique, que rola a fojas

de mil ciento sesenta y  
nueve

898 y 899 de estos autos, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constándole a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

**CENTÉSIMO VIGÉSIMO OCTAVO.-** Que, sobre el particular, el instrumento objetado corresponde a copia de correspondencia dirigida por el suscriptor de la misma don Patricio Keith Gómez, a la empresa Portuaria de Iquique, solicitando la información y antecedentes que la misma da cuenta, cuya respuesta de la precitada empresa corre a fojas 902 de los autos. Documento que corresponde a una copia simple del acompañado en su oportunidad, debidamente legalizado, por la misma parte, que rola a fojas 390 y 391 de los autos, y cuyo valor probatorio no fuere discutido en la oportunidad por la parte que ahora formula la objeción, por lo que evidentemente su accionar resulta contradictorio teniendo en cuenta que se trata de dos instrumentos cuyo contenido y forma resultan exactamente iguales.

Adicionalmente, la respuesta de la empresa requerida, que rola a fojas 902 de los autos, despeja cualquier duda acerca de la autenticidad del documento, sin perjuicio que el mismo fue expresamente reconocido por su suscriptor don Patricio Keith Gómez, en su testimonio de fojas 1.389 y siguientes de los autos, por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo a los demás antecedentes del proceso y la prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO VIGÉSIMO NOVENO.-** Que, a fojas 1.056, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 998, de fecha 28 de abril de 2005, consistente en copia de carta suscrita por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Limitada, de fecha 02 de agosto de 2002, solicitando información y documentación sobre importaciones a Zona Franca de diversos conocimientos de embarque, dirigida al Jefe Sub Departamento Zona Franca de la Aduana de Iquique, que rola a fojas 900 y 901 de los autos, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constándole a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

**CENTÉSIMO TRIGÉSIMO-** Que, sobre el particular, el instrumento materia de la objeción corresponde a copia de correspondencia dirigida por don Patricio Keith Gómez, a nombre de Crawford Liquidadores de Seguros Limitada al Servicio Nacional de Aduanas. Jefe Subdepartamento Zona Franca, de Iquique, que corresponde a una copia simple del instrumento acompañado en su oportunidad, debidamente legalizado, por la misma parte, que rola a fojas 386 y 387 de los autos, cuyo valor probatorio no fuere discutido en la oportunidad por la parte que ahora formula la objeción, por lo que evidentemente su accionar resulta contradictorio teniendo en cuenta que se trata de dos instrumentos cuyo contenido y forma resultan exactamente iguales.

Por otra parte, la misma correspondencia fue expresamente reconocida por su suscriptor don Patricio Keith Gómez, en su testimonio de fojas 1.389 y siguientes de los autos, por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo a los demás antecedentes del proceso, y la prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO TRIGESIMO PRIMERO.-** Que, a fojas 1.056, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 998, de fecha 28 de abril de 2005, consistente en copia de investigación financiera patrimonial de la empresa Importadora Lucky Crown Limitada, realizada por la empresa Aservic Operaciones Ltda., que rola de fojas 906 a 917 de los autos, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constándole a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

*de mil ciento setenta*

**CENTÉSIMO TRIGESIMO SEGUNDO.-** Que, sobre el particular, el instrumento materia de la objeción corresponde al resultado de una investigación financiera, legal y patrimonial de la empresa Importadora Lucky Crown Limitada, suscrita por don Alejandro Gastón Lagos Gana, en calidad de gerente de operaciones, y Santiago A. Molina Rozas, en calidad de gerente general, de Aservic Operaciones Limitada, contiendo información fácilmente obtenible de fuentes abiertas, boletines comerciales y registros públicos, correspondiente a su estructura legal, socios, representante legal, antecedentes comerciales, propiedades inmobiliarias, bienes pignorados, situación tributaria, endeudamiento tributario y sistema financiero, comercio exterior y sociedades relacionadas, automóviles de su dominio, y procesos judiciales, por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo a los demás antecedentes del proceso y la prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, además, lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO TRIGESIMO TERCERO.-** Que, a fojas 1.056, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Geodis Overseas S.A., objetó el documento acompañado por la actora en su escrito de fojas 998, de fecha 28 de abril de 2005, consistente en declaración de hechos del ciudadano de la India don Manoj Chhabria, en idioma inglés, y su respectiva traducción al castellano, que rola de fojas 919 a 924 de los autos, por tratarse de un instrumento privado, emanado de terceros ajenos al juicio, no constándole a la parte su veracidad, autenticidad e integridad.

**CENTÉSIMO TRIGESIMO CUARTO.-** Que, sobre el particular, el instrumento materia de la objeción corresponde a una declaración de hechos realizada por el mencionado Manoj Chhabria, cédula de identidad N° 14.606.191-5, en idioma inglés, debidamente firmada y autorizada la firma por el notario público de Santiago suplente de la Octava Notaría de esa ciudad, don Gustavo Montero Martí, con fecha 5 de octubre de 2001, y su respectiva traducción al castellano, acompañándose al mismo tiempo copia de la cédula de identidad nacional del citado ciudadano extranjero, demostrándose de tales documentos que la tanto la rubrica estampada en el documento materia de la objeción como la contenida en la copia simple de la respectiva cédula de identidad de extranjería resultan a simple vista, y sin contar con preparación profesional para realizar un análisis grafológicos de sus rasgos principales, coincidentes y aparentemente correspondiente a la misma persona antes señalada.

Por otra parte, el suscriptor del instrumento materia de la objeción al prestar testimonio en calidad de testigo, a fojas 1.387 vuelta de los autos, reconoció de manera expresa ser el redactor del documento y su firma estampada en el mismo, por lo que en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo a los demás antecedentes del proceso y la prueba rendida en del juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, además, lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO TRIGESIMO QUINTO.-** Que, a fojas 1.062, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte demandante de Import Export Metro Limited objetó el documento acompañado por la demandada Geodis Overseas S.A., en su escrito de fojas 942, de fecha 28 de abril de 2005, consistente en carta enviada por la demandada individualizada al Control Zona Primaria de la Aduana de Iquique, con fecha 11 de mayo de 2000, por la cual hace entrega de las firmas autorizadas para la corrección y originalización de sus Bill of Lading, que rola a fojas 932 de los autos, por tratarse de un documento emanado de la propia parte que lo presenta.

**CENTÉSIMO TRIGESIMO SEXTO.-** Que, sobre el particular, si bien el instrumento materia de la objeción corresponde efectivamente a un documento emanado de la propia parte que lo presenta, el mismo es copia de correspondencia dirigida por la demandada Geodis Overseas S.A. a un organismo público, el Servicio Nacional de Aduanas, Dirección Regional de Iquique, el cual aparece debidamente recibido, bajo timbre y fecha, por el

*de un acuerdo sentente, vno*

mencionado organismo público, con fecha 11 de mayo de 2000, dando lugar dicha correspondencia a una respuesta del precitado Servicio Público, la que rola a fojas 933 de estos autos arbitrales, respuesta que resulta perfectamente consecuente y coherente con el contenido de la misiva que le fuere remitida, y con los demás antecedentes del proceso, aportados por todas las partes del juicio, dando cuenta de su recepción al remitente.

Siendo así, en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo a los demás antecedentes del proceso y la prueba rendida en el juicio. En razón de lo cual este sentenciador rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO TRIGESIMO SÉPTIMO.-** Que, a fojas 1.062, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte demandante de Import Export Metro Limited, objetó el documento acompañado por la demandada Geodis Overseas S.A. en su escrito de fojas 942, de fecha 28 de abril de 2005, consistente en copia simple del oficio Ordinario N° 274 de la Dirección Regional de Aduanas de Iquique, por el cual informa de la recepción del documento precedentemente referido, que rola a fojas 933 de los autos, por tratarse de un documento que no aporta nada al proceso, en cuanto a la controversia habida entre las partes.

**CENTÉSIMO TRIGESIMO OCTAVO.-** Que, sobre el particular, el instrumento materia de la objeción corresponde a un documento emitido por un Servicio Público, encontrándose debidamente garantizada su autenticidad, veracidad e integridad, por los sistemas de registro que el propio documento señala, sin perjuicio que la objeción formulada por la demandante no se ajusta a causal legal, de conformidad con lo previsto por los artículos 342° y siguientes del Código de Procedimiento Civil, por lo que, en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada. En razón de lo cual se rechazará la objeción planteada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo a los demás antecedentes del proceso y la prueba rendida en el juicio, y teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO TRIGESIMO NOVENO.-** Que, a fojas 1.062, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte demandante de Import Export Metro Limited, objetó el documento acompañado por la demandada Geodis Overseas S.A. en su escrito de fojas 942, de fecha 28 de abril de 2005, consistente en copia de la parte pertinente del Compendio de Normas Aduaneras, relativo a los documentos que sirven de base para la confección de una "Declaración de Importación", que rola a fojas 934 de los autos, sin especificar causal de la objeción, haciendo presente que sólo se acompañó una parte de la misma.

**CENTÉSIMO CUADRAGÉSIMO.-** Que, sobre el particular, el instrumento materia de la objeción corresponde a una copia parcial del "Compendio de Normas Aduaneras", aprobado por resolución del Servicio Nacional de Aduanas, editando simplemente la normativa aduanera publicada oportunamente, aplicable en el país al ingreso y exportación de mercancías a través de las fronteras nacionales, por lo que la objeción formulada por la demandante carece de fundamento teniendo en cuenta que no objeta el contenido de la publicación, ni que la misma corresponda a la normativa aduanera nacional, sino sólo la circunstancia que no se acompañó solamente una parte del precitado compendio de normas aduaneras, por lo que, en opinión de este sentenciador, no se configura la causal de objeción formulada. En razón de lo cual se rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO CUADRAGÉSIMO PRIMERO.-** Que, a fojas 1.062, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte demandante de Import Export Metro Limited, objetó el documento acompañado por la demandada Geodis Overseas S.A. en su escrito de fojas 942, de fecha 28 de abril de 2005, consistente en copia sentencia dictada por la Excelentísima Corte Suprema, con fecha 30 de agosto de 2004, en los autos rol 18.949, del Cuarto Juzgado Civil de Iquique, caratulado "Glory Product Company Ltda. con Empresa Portuaria de Iquique", que rola de fojas 935 a 941 de los autos, por tratarse de un fallo que es inoponible a su parte, y no sienta precedente, sin perjuicio de no acompañarse los fallos de las instancias

dos mil ciento setenta y dos

que permitan conocer los hechos y determinar si se puede aplicar a los casos materia del juicio.

**CENTÉSIMO CUADRAGÉSIMO SEGUNDO.**-Que, sobre el particular, el instrumento materia de la objeción corresponde a una copia de una fallo dictado por el máximo tribunal de la República, cuya autenticidad la actora no desconoce, limitándose a destacar su inoponibilidad en su calidad de tercero al juicio en que la misma recayó, y la circunstancia de que la misma no sienta precedente judicial, como asimismo el no haberse acompañado los respectivos fallos del tribunal de primera y segunda instancia, por lo que la objeción formulada por la demandante carece de fundamento legal, teniendo en cuenta que no formula objeción en los términos exigidos por los artículos 342° y siguientes del Código de Procedimiento Civil, por lo que, en opinión de este sentenciador, no se configura la causal de objeción formulada. En razón de lo cual se rechazará la objeción planteada, teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO CUADRAGÉSIMO TERCERO.**-Que, a fojas 1.062, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Import Export Metro Limited, objetó el documento acompañado por la demandada Geodis Overseas S.A., en su escrito de fojas 945, de fecha 28 de abril de 2005, consistente en copia de documento otorgado por la empresa "Sterling Metro S.A.", con fecha 01 de marzo de 2000, por la cual don Manoj Chabria expresa que como shipper autoriza la emisión de legalización original del B/L HKSAS0001322 de la Nedlloyd Sao Paulo para su cliente Lucky Crown, que rola a fojas 944 de los autos, por tratarse de un documento cuya veracidad y autenticidad no le constan, la firma estampada en ella no corresponde a la que registra el supuesto suscriptor en la cédula de identidad, y carecer de fecha cierta.

**CENTÉSIMO CUADRAGÉSIMO CUARTO.**- Que, sobre el particular, el mencionado Manoj Chhabria (identificado en el documento con el apellido Chabria) en su declaración de testigos formulada ante el tribunal exhortado con fecha 1 de junio de 2005, de manera expresa y categórica niega haber entregado y suscrito dicha autorización, expresando a fojas 1.387 vuelta que jamás autorizó a Geodis Overseas S.A. para que procediera a la originalización de una copia del conocimiento de embarque original, y se procediera al retiro de las mercancías del puerto, pese a que ello le fue solicitado por el representante de dicha empresa en Iquique don Gonzalo Callejas y Víctor Mirvani.

Sin embargo, en opinión de este tribunal arbitral, tal circunstancia no resulta suficiente para sustentar la objeción del documento acompañado por la demandada Geodis Overseas S.A., toda vez que la misma no dice relación con una causa legal para negarle valor probatorio al documento, sino respecto de su mérito probatorio, por lo que, en opinión de este sentenciador no se configura la causal de objeción formulada. En razón de lo cual se rechazará la objeción planteada, sin perjuicio del mérito probatorio efectivo que corresponda asignarle, de acuerdo a los demás antecedentes del proceso y la prueba rendida en el juicio, y teniendo presente, también lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO CUADRAGÉSIMO QUINTO.**- Que, a fojas 1.062, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2005, la parte de Import Export Metro Limited, objetó el documento acompañado por la demandada Geodis Overseas S.A., en su escrito de fojas 990, de fecha 28 de abril de 2005, consistente en informe elaborado por don Sergio Núñez Ramírez, a la sazón profesor de Derecho Económico y Decano de la facultad de Derecho de la Universidad Marítima de Chile y presidente del instituto Aduanero, de fecha 2 de diciembre de 2002, el cual incluye diversas declaraciones prestadas en juicio rol 3628/2001, seguido ante el Vigésimo Quinto Juzgado Civil de Santiago, que rola de fojas 947 a 989 de estos autos, por haber sido suscrito por un tercero ajeno al juicio, sin que conste su autenticidad, veracidad e integridad, incluyendo las declaraciones de testigos incluidas en ella, cuya autenticidad, veracidad e integridad no le constan.

**CENTÉSIMO CUADRAGÉSIMO SEXTO.**-Que sobre el particular, su autor don Sergio Núñez Ramírez, en su declaración ante el tribunal arbitral, a fojas 1.215 reconoció la autoría

*de un acuerdo escrito y  
firmado*

y firma del informe que se acompañó por la demandada, por lo que procede rechazar la objeción planteada, sin perjuicio del mérito probatorio que corresponda asignarle, de acuerdo a los demás antecedentes del proceso y la prueba rendida en el juicio, teniendo presente, además, lo autorizado por el número 1 del artículo 1.206° del Código de Comercio, teniendo en cuenta, asimismo, y previniendo que las copias de las declaraciones de testigos acompañadas por el autor del informe sólo se adjuntan a efectos referenciales, sin que se pretenda con las mismas aportar prueba al proceso, dado que tales declaraciones no pueden ser consideradas como medio de prueba válido, porque alteran el procedimiento regular del juicio.

### C.- EN CUANTO AL FONDO.-

**CENTÉSIMO CUADRAGÉSIMO SÉPTIMO.-** Que, la acción de indemnización de perjuicios por incumplimiento contractual hecha valer por la demandante Import Export Metro Limited, representada en la forma señalada en la demanda, se fundamenta según sus dichos en la existencia de un contrato de transporte marítimo, celebrado entre aquella en su condición de embarcador, y el armador o naviero identificado como Cargo Container Line Limited (CCL) o Cargo Container Line Ltd., en el documento de embarque, representada en calidad de agente para los efectos del otorgamiento de conocimiento de embarque HKSAS0001322, de fecha 31 de enero de 2000, por Geodis Overseas Limited, según consta del mismo instrumento cuyo original rola a fojas 610 de estos autos, y sus copias a fojas 104, 105, 106 y 425, respectivamente, para el transporte de un contenedor identificado con la marca TOLU 1708784/326976, conteniendo 1.334 cartones de radio cassette player, entre el puerto de embarque de Hong Kong y el puerto de desembarque de Iquique, Chile, a bordo de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, viaje 0005E, cuyo armador es la naviera P & O Nedlloyd Ltd., también demandada en estos autos.

**CENTÉSIMO CUADRAGÉSIMO OCTAVO.-** Que, en virtud de lo anterior, la demandante acciona en contra de Geodis Overseas S.A. por sí y/o en representación de Cargo Container Line Limited, representadas en la forma señalada en la demanda, a fojas 15, y en contra de los Armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo, los señores P & O Nedlloyd Ltd., representados por su agente de naves "Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A.", en la forma señalada también a fojas 15, a fin de que ambos sean condenados solidariamente a pagarle la suma total de US\$ 164.082, más reajustes, intereses y costas.

**CENTÉSIMO CUADRAGÉSIMO NOVENO.-** Que, subsidiariamente, para el evento que la acción contractual de indemnización de perjuicios deducida en lo principal de fojas 15 no sea acogida, en todo o parte, la demandante acciona en contra de los mismos demandados, deduciendo en el primer otrosí, demanda ordinaria de indemnización de perjuicios por responsabilidad extra contractual.

**CENTÉSIMO QUINCUAGÉSIMO.-** Que, según consta del conocimiento de embarque número HKSAS0001322, que rola en copia autorizada a fojas 104, 105, 106 y 425, y en original a fojas 610 de estos autos, emitido por Geodis Overseas Line Ltd., a nombre de su representada Cargo Container Line Limited, con fecha 31 de Enero de 2000, el citado armador asumió la obligación contractual de transportar la mercancía objeto del contrato, entre los puertos de Hong Kong e Iquique, Chile, a bordo de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, viaje 0005E.

**CENTÉSIMO QUINCUAGÉSIMO PRIMERO.-** Que, en atención a lo anterior, para resolver la controversia materia del juicio es necesario, en primer término, dilucidar el tema del régimen jurídico aplicable a los hechos materia de la demanda, y de conformidad a ello, resolver las eventuales responsabilidades involucradas.

**CENTÉSIMO QUINCUAGÉSIMO SEGUNDO.-** Que, constituyendo el conocimiento de embarque, según la legislación y la doctrina nacional e internacional, como unánimemente se ha reconocido la jurisprudencia de nuestros tribunales, un título valor regido por los principios de la literalidad, la autonomía y la necesidad, por lo que el contenido y

de mil ciento setenta y  
cuatro

extensión del derecho patrimonial de que da cuenta aquél surge y pervive únicamente del señalado instrumento.

Siendo así, solamente quien sea el legítimo portador del título es a la vez titular del derecho patrimonial incorporado en el documento.

Es decir, en el caso materia del juicio quien es el legítimo portador del conocimiento de embarque, es también el único titular del derecho patrimonial sobre la mercancía materia del transporte marítimo, y consecuentemente el único autorizado a exigir su entrega.

**CENTÉSIMO QUINCUGÉSIMO TERCERO.**-Que, en efecto, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 977° del Código de Comercio, el conocimiento de embarque (conocido también por su denominación en idioma inglés: Bill of Lading [B/L] ) es el documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador.

En consecuencia, dada precisamente su naturaleza de título valor y la consiguiente exigencia ineludible de presentar el documento original a efectos del ejercicio del derecho incorporado en él, su posesión viene a ser el único medio de legitimación válido con que se cuenta para hacer valer ante el porteador o naviero el derecho a la entrega de las mercancías en el puerto de destino, en este caso Iquique.

Ello, por cuanto el adquirente del conocimiento de embarque se hace acreedor del derecho a las mercancías, que en su momento fueron entregadas al transportista para su transporte, y bajo su custodia y responsabilidad legal, sólo mediante la adquisición legítima del documento de transporte, en este caso, mediante su endoso por parte del embarcador. Así lo precisan los artículos 982° y siguientes del Código de Comercio, al disponer que la responsabilidad del transportador por las mercancías comprende el período durante el cual ellas están bajo su responsabilidad, sea en tierra o durante su transporte.

**CENTÉSIMO QUINCUGÉSIMO CUARTO.**- Dicho período de custodia, se encuentra determinado por el artículo 983° del cuerpo legal precedentemente señalado, disponiéndose que 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 a su nombre... y hasta el momento en que las haya entregado en alguna de las siguientes formas:

- a).- Poniéndolas en poder del consignatario;
- b).-En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del transportador, poniéndolas a disposición del consignatario en conformidad con el contrato, las leyes y usos del comercio de que se trate, aplicables en el puerto de descarga, o
- c.- Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

A su turno, el artículo 984° del Código de Comercio dispone que el transportador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida de las mercancías, si el hecho que ha causado tal pérdida, se produjeron cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos de los artículos 982° y 983°, a menos que pruebe que él, sus dependientes o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Del mismo modo, conforme lo preceptuado por el artículo 986° del Código de Comercio, se considerarán perdidas las mercancías si no han sido entregadas en su destino, en alguna de las formas señaladas en el inciso primero del artículo 983°, dentro de los sesenta días siguientes a la expiración del plazo de entrega convenido por las partes o, a falta de tal acuerdo, por el determinado por las circunstancias del caso.

**CENTÉSIMO QUINCUGÉSIMO QUINTO.**- Que, conforme lo anteriormente considerado, lo expuesto por las partes y la documentación referida precedentemente, se encuentran debidamente acreditados, con los medios de prueba reseñados en cada caso, los siguientes hechos y circunstancias:



TRIBUNAL  
*dos mil ciento setenta y cinco*

(1).- La existencia de un contrato de transporte marítimo, entre el armador Cargo Containes Line Ltd., representado por su agente Geodis Overseas Limited, y el embarcador Import Export Metro Limited, para el transporte de un contenedor TOLU 1708784/326976 a bordo de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo, desde el puerto de Hong Kong, China, hasta Iquique, Chile, según consta del conocimiento de embarque que en copia rola a fojas 104, 105, 106 y 425 y en original a fojas 610 de los autos; factura de Geodis Overseas Limited, de fojas 161 y 162; shipping order (orden de embarque) de fojas 163 y 612; certificate of origin, de fojas 622; comunicación del embarcador y actor dirigida a Geodis Overseas Ltd., solicitando la confirmación del embarque de la mercancía a bordo de la mencionada nave, que rola a fojas 624 y 930 de autos; testimonio de don Fernando Roberto Morales Pérez, de fojas 1.072 en adelante; Jimena del Pilar Altuzarra Gómez, de fojas 1.200 en adelante; Sergio Mario Nuñez Ramirez, a fojas 1.215; Manoj Chhabria, a fojas 1.384 y siguientes, y Santiago Patricio Keith Gómez, a fojas 1389 y siguientes;

(2).- A la llegada la carga al puerto de destino, Iquique, la misma fue desembarcada y depositada en los recintos de depósito aduanero, según da cuenta el documento de fojas 421; "Documento Único Portuario" desde los cuales fue retirada por Importadora Lucky Crown Ltda., sin contar con el original del conocimiento de embarque emitido en su oportunidad para el transporte de la señalada mercancía.

Así consta, asimismo, de los testimonios del abogado y ex fiscal de Aduanas Sr. Gonzalo Yuseff Sotomayor, de fojas 1.028 y siguientes; de Santiago Arturo Zavala Fernandez, a fojas 1036 y siguientes; de Sergio Mario Nuñez Ramirez, a fojas 1.215 y siguientes; de Manoj Chhabria Ch. a fojas 1.384 y siguientes, y Sergio A. Salas A. a fojas 1.495 y siguientes.

(3).- A consecuencia de lo anterior, Import Export Metro Ltd., en su doble condición de embarcador y titular del conocimiento de embarque, no pudo retener en el puerto de Iquique la mercancía objeto del contrato de transporte o ceder el título de la misma, a quien abonare su precio.

Así consta de documentos de fojas 104, 105, 106 425 y 610; testimonios de los señores Sergio Mario Nuñez R., a fojas 1.215 y siguientes; Manoj Chhabria Ch. a fojas 1.384 y siguientes;

(4).- La normativa aduanera nacional, al menos a la época de ocurrencia de los hechos materia del juicio, permitía el retiro de las mercancías desde los recintos de depósito aduanero, sin la exigencia de un ejemplar original del conocimiento de embarque, mediante la operación conocida en el comercio marítimo portuario como "originalización" de una copia no negociable por parte del transportista.

Así consta del documento, en extracto, de fojas 934, sobre "Compendio de Normas Aduaneras", del Servicio Nacional de Aduanas, y testimonios de fojas 1036 y siguientes, de don Santiago Arturo Zavala Fernandez; a fojas 1.046 y siguientes, de don Leonardo Iván Ocaranza Aron, a fojas 1.215 y siguientes, de don Sergio Mario Nuñez R. a fojas 1.488 y siguientes; Jenny Doris Franco G. a fojas 1.495 y siguientes, y Sergio Arturo Salas A. a fojas 1.495 y siguientes.

(5).- En el caso de autos, una vez arribada la carga objeto del transporte marítimo al puerto de Iquique, la demandada Geodis Overseas S.A. procedió a originalizar una copia no negociable del conocimiento de embarque (B/L) original, permitiendo con ello el retiro de la mercancía desde tales depósitos aduaneros por parte de Importadora Lucky Crown Ltda.

Así consta del documento de fojas 425 de los autos, consistente en copia del ejemplar del conocimiento de embarque no negociable, originalizado por la demandada Geodis Overseas S.A, remitido al tribunal por la Empresa Portuaria de Iquique, mediante documento que rola a fojas 426, y testimonios de fojas 1.125 de don Sergio Mario Nuñez R. y de fojas 1.384 y siguientes de don Manoj Chhabria CH.

(6).- La carga objeto del contrato de transporte marítimo fue transportada entre el puerto de Hong Kong a Iquique, amparada exclusivamente en virtud del conocimiento de embarque N° HKSAS0001322, emitido con fecha 31 de Enero de 2000 por Geodis

de mil ciento setenta y seis

Overseas Ltd., a nombre de Cargo Container Line Ltd., para su transporte a bordo de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo.

Así consta de documentos de fojas 104, 105, 106, 425 y 610, y también de la orden de embarque de fojas 163 y 612; de testimonio de fojas 653 vuelta, de don Alvaro Gilberto Aravena Tapia, testigo de la demandada P & O Nedlloyd Ltd.

**CENTÉSIMO QUINCUGÉSIMO SEXTO.-** Que, la acción de indemnización de perjuicios por incumplimiento contractual deducida por la demandante, se encuentra debidamente fundada en la existencia de un contrato de transporte marítimo de mercancías, en concreto el contenedor TOLÚ 1708784/ 326976, entre los puertos de Hong Kong, China, e Iquique, Chile, según da cuenta el conocimiento de embarque que rola en original a fojas 610, y en copia autorizadas a fojas 104, 105 y 106, como también en copia simple a fojas 425, y demás documentos señalados en los considerandos precedentes.

**CENTÉSIMO QUINCUGÉSIMO SEPTIMO.-** Que, consta del examen del conocimiento de embarque antes señalado, que dicho título valor fue emitido por la empresa Geodis Overseas Limited, actuando como agente de Cargo Container Line Limited y "a la orden", es decir y tratándose de un instrumento mercantil (Art. 3º, número 16º del Código de Comercio) la cesión del mismo, y por ende la tradición de las mercancías objeto del transporte marítimo, necesariamente debía realizarse mediante el endoso del documento, el que sólo podía ser efectuado por el legítimo tenedor y cargador de las mercancías, los señores Import Export Metro Limited o sus cesionarios legales.

Así lo dispone el artículo 977º del Código de Comercio, al expresar que: "El conocimiento de embarque es un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador".

**CENTÉSIMO QUINCUGÉSIMO OCTAVO.-** Que, de conformidad con lo establecido en el anverso del conocimiento de embarque, y su cláusula 4 del reverso, emitido "a la orden", lo que implica que las mercancías objeto del contrato de transporte sólo podrán ser retiradas por el legítimo titular o endosatario del documento original, el cual para acceder a él debía previamente pagar el valor de la mercancía al embarcador, o a su banco corresponsal, el que solamente en tal caso liberaría dicha entrega, procediendo al endoso del conocimiento de embarque original a los señores Importadora Lucky Crown Limitada, que figura en el señalado documento como "notify party", en cuya virtud no se encontraba habilitado para retirar las mercancías sin contar con el título de valor del caso.

**CENTÉSIMO QUINCUGÉSIMO NOVENO.-** Que, de acuerdo con los documentos de fojas 42, 104, 105, 106, 163, 435 y 610, y lo expresado por las partes en la contestación de la demanda de P & O Nedlloyd Ltd. a fojas 454 y siguientes, y de Geodis Overseas S.A. a fojas 475 y siguientes, dúplica de la primera a fojas 538 y siguientes y fojas 545 y siguientes de la segunda, resulta evidente para este juez árbitro, que en el caso de la litis nos encontramos frente a una operación comercial que involucró a varios armadores, es decir, en los términos señalados por el artículo 882º del Código de Comercio, a varias personas naturales o jurídicas que, sean o no propietarias de la nave, la explotan y expiden a su nombre, a saber: Cargo Container Line Ltd.; P & O Nedlloyd Ltd. y Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, con el fin de realizar transporte marítimo de carga optimizando medios de transporte, de modo tal que una nave determinada, en este caso la P & O Nedlloyd Sao Paulo, transporta cargas captadas por los diversos navieros, los cuales han emitido sus propios conocimientos de embarque, obligándose contractualmente a dicho transporte, en calidad de porteador o transportador, según lo señalado por el número 1) del artículo 975º del Código de Comercio, sabiendo que en definitiva el mismo será cumplido por una nave ajena, cuyo armador asume la calidad de transportista efectivo, conforme al numeral 2) de la norma legal precedentemente citada, en el caso de autos los Armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo. Todos los cuales se encuentran relacionados por convenios empresariales de tráfico, de arrendamiento de espacio, etc.

de mil ciento setenta y seis

**CENTÉSIMO SEXAGÉSIMO.-** Que, los Armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, no celebraron contrato alguno de transporte con los embarcadores Import Export Metro Ltd., actuando sólo como transportistas efectivos de la mercancía objeto del contrato, la que fue desembarcada en el puerto de Pusan, Corea del Sur, y posteriormente, desde dicho puerto, recarreada (sin conocimiento ni autorización del embarcador) a bordo de la nave Rickmers Rickmers, en virtud de la orden de embarque emitida por Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, la que cumplió con el transporte de la misma entre dicho puerto y el de Iquique, según consta del documento que rola a fojas 42, 163 y 612 de estos autos. Arribando ambas naves al puerto de destino con escasa diferencia de días, según consta de la relación de naves recaladas de fojas 428, suscrita por el capitán de Puerto de Iquique, el Capitán de Corbeta LT Sr. Luis Felipe Gracia Tapia, la cual da cuenta del arribo de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo al puerto de Iquique el día 3 de marzo del año 2000, mientras la nave Rickmers Rickmers arribó el día 10 del mismo mes y año.

No obstante ello, durante dicho transporte la mercancía continuó siendo amparada exclusivamente por el conocimiento de embarque señalado, que daba cuenta del embarque de ella a bordo de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, en el puerto de Hong Kong con destino al puerto de Iquique, en Chile.

**CENTÉSIMO SEXAGÉSIMO PRIMERO.-** Que, de las copias del conocimiento de embarque, que rolan a fojas 104, 105, 106 y 425 y original de fojas 610 de estos autos, se desprende de manera inequívoca que la demandada P & O Nedlloyd Ltd., en su calidad de Armadores de la M/N (nave) P & O Nedlloyd Sao Paulo, tiene la calidad de transportista efectivo en los términos previsto por el número 2) del artículo 975° del Código de Comercio, habida cuenta que el transportador contractual Cargo Container Line Ltd. (CCL) habiendo celebrado el contrato de transporte marítimo con el embarcador, la demandante Import Export Metro Limited, encargó la ejecución del transporte de la mercancía a la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, cuyos armadores son precisamente P & O Nedlloyd Ltd., según consta del documento anteriormente señalado.

Sin embargo, dichos armadores, a quienes les fue encomendado el transporte de las mercancías por el agente del porteador o transportador, y no obstante haber recibido la carga a bordo para su traslado desde el puerto de Hong Kong hasta el de Iquique, según dan cuenta los documentos antes referidos, y habiendo adquirido en virtud de la emisión del conocimiento de embarque que dio cuenta de la recepción de la carga a bordo de la nave señalada, y por lo tanto, haberse obligado a su transporte en los mismos términos que el porteador contractual, conforme lo previsto y sancionado por el artículo 975° del Código de Comercio, infringiendo sus deberes de transportador efectivo, en los términos previstos por los artículos 1.006° y 1.007°, en relación con los artículos 982°, 983, 984° y 986°, todos del Código de Comercio, procedió a desembarcar la mercancía cuyo transporte había asumido, en el puerto de Pusan, siendo recarreada la misma por los señores Geodis Overseas Ltd., según consta del documentos de fojas 42 y 163, orden de embarque, y de los dichos de la propia parte a fojas 456 y 457 de los autos, a bordo de la nave Rickmers Rickmers, operada por la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, para su transporte hasta su destino final, el puerto de Iquique, Chile, no asumiendo sus armadores, frente a los embarcadores, obligación alguna en los términos previstos por el número 2) del artículo 975° del Código de Comercio, puesto que la mercancía continuó siendo transportada en virtud del conocimiento de embarque original, no habiéndose emitido por la citada compañía un conocimiento de embarque, conforme lo dispuesto por el artículo 1.026°, sino un mero recibo que da cuenta de la recepción de las mercancías que debían transportarse.

De esa forma, habiendo asumido P & O Nedlloyd Ltd. la obligación de transportar la carga hasta su destino, según consta de los documentos antes señalados, no cumplió con la obligación asumida, sino que procedió a desembarcar la mercancía desde la nave para hacer entrega de la misma a la nave Rickmers Rickmers, no siendo efectivo como lo sostiene en su contestación que tal trasbordo era conocido por la demandante, puesto que no ha aportado prueba alguna que avalara su afirmación, especialmente, teniendo en cuenta que por ser la orden de embarque, que rola en copia a fojas 42 y 163 de estos autos, un documento que sólo

WERNERS

↓ mil ciemb setenta y ocho

da cuenta del recibo de la carga a bordo de la nave, para los efectos de las obligaciones del naviero para con sus pares y no para con el embarcador demandante o consignatario de la carga, el mismo no constituye sino un mero recibo de la carga a bordo, pero no da cuenta de las condiciones del contrato de transporte, ni tiene la condición de un título valor sobre las mercancías.

En efecto, las condiciones del transporte de la mercancía continúan siendo las estampadas en el conocimiento de embarque emitido por Cargo Container Line Limited, representado por Geodis Overseas Ltd., según consta del tenor del propio instrumento precedentemente señalado, que da cuenta que la mercancía materia del juicio fue transportada y entregada en destino amparada únicamente en el conocimiento de embarque que daba cuenta de la recepción de la carga a bordo de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, por lo que dicha operación sólo era de interés comercial para los armadores involucrados en el negocio, sin conocimiento y participación de los embarcadores demandantes. Así consta expresamente de la cláusula estampada en el anverso del documento de fojas 42 y 163 de autos, que señala en idioma inglés: "*it is expressly agreed that the goods, for which the Shipping Order is issued are being received for shipment on the terms and conditions of the Carrier's Bill of Lading.*"

Ratifica la conclusión anterior, el hecho que quien figura en la orden de embarque (shipping order) entregando la carga a la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, para su transporte, y en calidad de embarcador, no es la demandante en este juicio sino precisamente el agente que en su momento emitió el conocimiento de embarque a nombre de Cargo Container Line Ltd., esto es Geodis Overseas Ltd. y como puerto de embarque el de Hong Kong, lugar en el que originalmente había sido entregada la carga por el embarcador al naviero, para su transporte al puerto de Iquique, Chile.

**CENTÉSIMO SEXAGÉSIMO SEGUNDO.-** Que, en tales circunstancias no puede la demandada P & O Nedlloyd Ltd., en su condición de transportador efectivo, beneficiarse de su propia negligencia de la cual derivó, precisamente, el perjuicio al embarcador titular del derecho a las mercancías en virtud del conocimiento de embarque, al decidir su trasbordo desde la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, de su propiedad y/o armado, la cual se había obligado a transportar desde el puerto de Hong Kong hasta Iquique, Chile, como consta de las copias del conocimiento de embarque de fojas 104, 105, 106 y 425, y original de fojas 610 de estos autos.

Trasbordo que fue realizado por la demandada precedentemente señalada, con infracción de lo previsto por el artículo 1.011° del Código de Comercio, al no contar con la autorización del embarcador para llevarlo adelante.

Por, lo demás, P & O Nedlloyd Ltd. en ningún momento comunicó al embarcador del trasbordo de las mercancías, no obstante que era el único porteador conocido por aquél, según consta del conocimiento de embarque, y se había comprometido desde el momento de la recepción de la carga a bordo a transportarla desde el puerto de Hong Kong hasta el de Iquique, Chile. Obligación que incumplió tempranamente en el puerto de Pusan, Corea.

Siendo así, no resulta lógico, ni razonable, que el transportador efectivo que careciendo de la autorización respectiva para trasbordar la carga a otro transportador efectivo, resulte beneficiado de su propio incumplimiento, y pretender traspasar la responsabilidad legal a quien sólo recibió a bordo tales mercancías para dar cumplimiento a una obligación para con el embarcador o el consignatario, sino para con los Armadores de la M/N P & O Nedlloyd Sao Paulo y sus agentes, los señores Cargo Container Line Ltd.

Así se desprende de lo dispuesto por los artículos 1.006° y 1.011°, en relación con lo previsto por el artículo 1.007°, todos del Código de Comercio, que hace aplicable al transportador efectivo todas las disposiciones contenidas en los artículos 974° a 1.040° del mismo cuerpo legal, que se refieren a la responsabilidad del transportador contractual (definido por el número 1° del artículo 975°) respecto del transporte por él ejecutado, como ocurre en el caso de autos. Nótese a este respecto, que el propio testigo de la parte don Carlos Gregorio Parra C. reconoce a fojas 1.084 y siguientes (1.086) que el conocimiento de embarque emitido dando cuenta de la recepción de la carga a bordo de la nave P & O

*de mil ciento setenta y nueve*

Nedlloyd Sao Paulo que rola a fojas 610 del expediente, corresponde al documento que amparó el transporte materia de la demanda.

**CENTÉSIMO SEXAGÉSIMO TERCERO.-** Que, a mayor abundamiento, no puede P & O Nedlloyd Ltd. argumentar legítimamente que la inclusión de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo en el conocimiento de embarque que rola a fojas 610, y en copia a fojas 104, 105, 106 y 425, como transportador efectivo de las mercancías objeto del contrato corresponde a un error del precitado instrumento, como lo afirma a fojas 541, en su dúplica, si los medios de prueba allegados al expediente, y especialmente aquel de fojas 425, intervenido por Geodis Overseas S.A., en el puerto de Iquique, demuestran lo contrario.

Lo mismo se concluye de los documentos de fojas 421, consistente en documento portuaria único, que da cuenta de la recepción del contenedor TOLÚ 170878-4 en los recintos portuarios de almacenaje desde la nave Rickmers Rickmers, con fecha 11 de marzo de 2000, la misma que había sido embarcada en el puerto de Hong Kong, según consta del conocimiento de embarque tantas veces referido.

**CENTÉSIMO SEXAGÉSIMO CUARTO.-** Que, en cuanto dice relación con la petición subsidiaria de la demandada P & O Nedlloyd Ltd. contenida en lo principal de su contestación de la demanda de fojas 454, en el número 6 del indicativo 4, en orden a aplicar la limitación de responsabilidad del transportador efectivo, prevista en los artículos 992° y siguientes del Código de Comercio, a un máximo equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto transportado o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de la mercancía perdida, si esta última cantidad es mayor, el tribunal arbitral rechazará la petición al efecto, debido a la improcedencia de la aplicación de la limitación de responsabilidad por no cumplirse los presupuestos legales para su determinación, teniendo en cuenta el número de bultos objeto del transporte, debidamente señalados en el conocimiento de embarque, sin perjuicio de no encontrarse acreditado en el proceso el valor de la *unidad de cuenta* fijada por el artículo 1.244° del Código de Comercio, necesaria para la determinación del límite de responsabilidad reclamado.

Ratifica la conclusión anterior, la circunstancia que el transportador efectivo ha incurrido en una acción realizada temerariamente al proceder a trasbordar la carga desde su nave P & O Nedlloyd Sao Paulo a la nave Rickmers Rickmers, manteniendo su condición de transportaista efectivo de acuerdo con el pertinente conocimiento de embarque emitido en su oportunidad, en el puerto de Hong Kong, el que como se ha dicho amparó en todo momento el transporte de la carga, por ser de responsabilidad exclusiva de esta parte demandada el realizar un trasbordo no autorizado de la mercancía recibida a bordo de su nave, sin contar con autorización del embarcador, titular del conocimiento de embarque, y sin notificación, ni conocimiento de aquél, no obstante que la mercancía continuó amparada por el anteriormente mencionado título valor.

En tal situación, en opinión de este sentenciador necesariamente el armador de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo debía prever el riesgo que estaba creando con su acción, y haber que probablemente sobrevendría la pérdida de la mercancía, especialmente si de los propios dichos de la codemandada Geodis Overseas S.A. se han reconocido los reiterados casos de pérdida de mercancías por mala entrega de las mismas, a quien no era titular del conocimiento de embarque.

**CENTÉSIMO SEXAGÉSIMO QUINTO.-** Que, de conformidad con lo preceptuado por el artículo 1.248° del Código de Comercio, las acciones que procedan en contra del transportador marítimo, contractual o efectivo, para perseguir su responsabilidad por daños o pérdidas de las mercancías objeto del transporte, prescriben en el plazo de dos años, a contar desde el día que ellas debieran haber sido entregadas en el puerto de destino, según lo dispuesto por el artículo 1.249° del mismo cuerpo legal.

**CENTÉSIMO SEXAGÉSIMO SEXTO.-** Que, por su parte, es menester determinar si la excepción de prescripción de la acción deducidas por ambas partes demandadas: P & O Nedlloyd Ltd. y Geodis Overseas S.A., en su contestación de la demanda de fojas 454 y 455, respectivamente.

de mil ciento ochenta

Al respecto del examen de los siguientes medios probatorios: conocimiento de embarque N° HKSAS0001322, de fojas 104, 105, 106, 425 y 610, dando cuenta del embarque de 1.334 cartones de radio cassette player, a bordo de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo; Certificado de fojas 44, de fecha 4 de marzo de 2002, del Sr. Ricardo Bendel V., en su calidad de Capitán de Puerto de Iquique, dando cuenta del arribo de la nave señalada a dicho puerto el día 3 de marzo de 2000; Certificado del Capitán de Puerto de Iquique Sr. Felipe Gracia T., de fecha 20 de mayo de 2004, que rola a fojas 428 y 429 de los autos, dando cuenta del arribo de la nave "P & O Nedlloyd Sao Paulo" al puerto de Iquique, el día 3 de marzo del año 2000, se concluye que sólo a partir del 3 de marzo de 2000 las mercancías se encontraban en condiciones de ser entregadas en destino.

En tal situación, se concluye que sólo a partir de dicha data, el 3 de marzo de 2000, la mercancía se encontraba en condiciones de procederse a su entrega al consignatario titular del conocimiento de embarque original, conforme lo dispuesto por el artículo 977° del Código de Comercio, en circunstancias que consta de los autos rol 789/2002, seguidos entre las mismas partes, ante el Cuarto Juzgado Civil de Valparaíso, que en copia parcial rolan de fojas 1 a 3 de estos autos arbitrales, que la actora interrumpe la prescripción de la acción civil con fecha 26 de febrero de 2002, esto es antes de cumplirse, el día 3 de marzo del mismo año, el plazo legal de prescripción de las acciones indemnizatorias objeto de la litis.

A la misma conclusión se arriba, si el cómputo del plazo de dos años se cuenta a partir desde el arribo a Iquique, el día 10 de marzo de 2000, de la nave Rickmers Rickmers. **CENTÉSIMO SEXAGÉSIMO SÉPTIMO.-** Que, en relación con la responsabilidad de las demás demandadas, este tribunal arbitral concuerda con la afirmación que en el caso de Geodis Overseas Ltd. y Geodis Overseas S.A. se trata de empresas jurídicamente distintas, sin perjuicio de constituir empresas relacionadas entre sí, al menos a la fecha de los hechos. Prueba de lo anterior, es la continua intervención de la segunda en el conocimiento de embarque emitido por la primera.

En efecto, consta del referido documento y así lo reconoce la propia demandada a fojas 487 de los autos, y del documento de fojas 104, 105, 106, 425 y 610 del expediente, que el naviero (Cargo Container Line Ltd.) señala a Geodis Overseas S.A. como su agente para la entrega de la carga en Chile, y no a Geodis Overseas Ltd., lo que resulta lógico teniendo en cuenta que en el caso de la primera, se trata de una empresa extranjera, sin domicilio en el país.

En idéntico sentido, lo precisa el testigo de esta parte Sr. Santiago Arturo Zavala F., a fojas 1.041, de su testimonio, y los dichos del testigo de la codemandada señor Carlos Gregorio Parra C., en su testimonio de fojas 1.084 y siguientes de autos.

Por lo demás, tal función de "agente para la entrega" de la carga, por cuenta del transportista marítimo, la cumplía de manera habitual Geodis Overseas S.A., como lo demuestran los documentos que rolan a fojas 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236 y 237 de los autos, en todos los cuales la referida demandada figura como punto de contacto para la entrega de la mercancía, bajo la expresión "for delivery apply to:". En el mismo sentido, se concluye del examen de la copia parcial del manifiesto de carga de la nave Rickmers Rickmers, viaje 107E, que rola a fojas 424, el que debidamente suscrito por "Geodis Overseas S.A." da cuenta de la llegada al puerto de Iquique, el día 6 de marzo de 2000, de la mercancía materia de la demanda; la misma que fuere embarcada en el puerto de Hong Kong a bordo de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo.

Adicionalmente, Geodis Overseas S.A. asume a su propio nombre, según consta a fojas 425 de los autos, y así lo ha reconocido rexpresamente, la facultad de modificar el texto del conocimiento de embarque emitido por la primera a nombre del naviero, por lo que en opinión de este tribunal arbitral no resulta lógico, ni creíble, que la segunda no tiene ninguna relación de agencia o representación de Geodis Overseas Ltd. y de Cargo Container Line Ltd., en su calidad de emisoras del conocimiento de embarque, puesto que sus actuaciones demuestran lo contrario.

Siendo así, en opinión de este tribunal arbitral si bien Geodis Overseas S.A. no tiene facultades y representación para actuar por Cargo Container Line Ltd., sino que actuó en el

NUMEROS  
 dos mil ciento ochenta y uno

caso de la litis, como en numerosos otros (como ella misma lo ha reconocido) por cuenta de aquél, lo que queda demostrado no sólo con el texto del conocimiento de embarque de fojas 610, sino también con la originalización de una copia no negociable del mismo, que rola a fojas 425 de los autos, la que realizó precisamente en su calidad de agente para la entrega de la carga, como asimismo con el documento de fojas 932, por el que informa al Control Zona Primaria, de Iquique, con fecha 11 de marzo de 2000, de las firmas autorizadas por la organización de Geodis Overseas para corrección y originalización de sus bill of lading, y con los testimonios de sus testigos a fojas 1.036 y siguientes y 1046 y siguientes, señores Santiago A. Zavala F. y Leonardo I. Ocaranza A., respectivamente, quienes reconocen y defienden las actuaciones de Geodis Overseas S.A., en su calidad de agente para la entrega.

Por lo demás, la propia demandada señala en su contestación a fojas 489 de los autos, que "Al tomarse noticia del arribo de la nave, Geodis Overseas S.A., presenta al transportista marítimo la documentación para la entrega de la carga que debe hacerse ante la Aduana según ya se ha expuesto, es decir, manifiesto de carga y los respectivos conocimientos de embarque...que le ha hecho llegar la empresa CCL...."

Con todo, como sistemática y reiteradamente tal demandada lo ha sostenido, tal situación no resulta suficiente para acreditar su calidad de agente o consignatario de la nave, y por ende representante legal de sus armadores, conforme lo señalado por el artículo 922° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO SEXAGÉSIMO OCTAVO.-** Que siendo así, esta demandada es responsable de los daños y perjuicios que sobrevengan a su comitente o a sus sucesores legales, en este caso al legítimo titular del conocimiento de embarque, frente al cual Geodis Overseas S.A. ha actuado a nombre propio, en su condición de comisionista de transporte, y por ende, se ha obligado personalmente, conforme lo previsto y señalado por los artículos 246°, 248°, 254°, 255°, 318°, 323° y demás pertinente del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO SEXAGÉSIMO NOVENO.-** Que, por otra parte, es preciso hacer notar que de conformidad con la normativa aduanera vigente a la fecha de los hechos que motivan el juicio, al arribo de la mercancía extranjera a un puerto nacional, la misma debe ser entregada físicamente a un recinto de depósito aduanero, en virtud de lo ordenado por el artículo 33° de la Ordenanza de Aduanas, que ordena que "*Todas las mercancías que ingresen al país desde el extranjero o de zona de tratamiento aduanero especial, quedarán sometidas a la potestad de la Aduana*".

A su turno, el artículo 34° agrega que *las mercancías introducidas al territorio nacional deberán ser presentadas a la Aduana*.

Mientras, a su turno, el artículo 45° del mismo cuerpo legal preceptúa que *las mercancías introducidas al territorio nacional deben ser trasladadas y entregadas en un lugar habilitado, con excepción de las que se encuentren a bordo de naves o aeronaves que hagan escala en el territorio nacional*.

En directa relación con lo anterior, el artículo 44° dispone que *toda mercancía presentada a la Aduana, "permanecerá bajo su potestad en los recintos habilitados hasta el momento de su retiro", para llevar adelante la pertinente destinación aduanera del caso: sea la importación de la mercancía, su exportación u otra, conforme lo previsto por el artículo 56° de la precitada Ordenanza de Aduanas*.

En consecuencia, no resulta atendible la pretensión de la demandada Geodis Overseas S.A. en cuanto que dio cumplimiento a la obligación legal y contractual que se le imponía por el contrato y el artículo 983° del Código de Comercio, en su condición de "delevy agent", por la mera circunstancia de haber entregado las mismas físicamente al recinto de depósito aduanero habilitado, desde el cual ella debía ser retirada por el legítimo poseedor del conocimiento de embarque, en su condición de título de valor.

Lo anterior, con el agravante que fue precisamente la actuación negligente de Geodis Overseas S.A. al originalizar una copia no negociable del conocimiento de embarque lo que permitió el retiro indebido de las mercancías desde el recinto de depósito aduanero, por quien no tenía legitimidad para ello, la empresa Importadora Lucky Crown Ltda.

RECEIVED  
SERVICIO NACIONAL

de mil ciento ochenta y dos

Por lo demás, Geodis Overseas S.A. al originalizar una copia no negociable del conocimiento de embarque lo hizo en infracción de la prohibición empresa establecida por la cláusula cuarta del señalado documento de transporte, la que sólo autoriza la entrega de la mercancía al titular del documento original emitido por el transportador: Cargo Container Line Ltd.

Así, resulta claro, para este sentenciador arbitral, que la referida Ordenanza de Aduanas no regula la entrega de la mercancía a su consignatario, titular del derecho en virtud del conocimiento de embarque, sino que como claramente lo especifica el inciso 1 del artículo 2° del mismo cuerpo legal, *la potestad aduanera tiene por finalidad el control del ingreso y salida de mercancías del territorio nacional y dar cumplimiento a las disposiciones legales y reglamentarias que regulan las actuaciones aduaneras*; no teniendo, por lo tanto, dichas disposiciones legales relación alguna con la debida entrega de la carga por parte del naviero.

A mayor abundamiento, de conformidad con la normativa aduanera precedentemente citada, se infiere que el Servicio Nacional de Aduanas no cumple, en general y en particular en el puerto de Iquique, funciones de almacenista de dichas cargas, las que deben ser puestas en poder de un operador de recintos de almacenaje, en el caso de autos la Empresa Portuaria de Iquique, según lo expresado, entre otros, por el documento de fojas 837 y siguientes, sobre informe en derecho del abogado Sr. Gonzalo Yuseff Sotomayor, que expresa que "El ingreso físico o documental de las mercancías a recintos de depósito aduanero no pone término al control del naviero sobre las mercancías y, legalmente, no constituye entrega a la Aduana, autoridad u otro tercero".

**CENTÉSIMO SEPTUAGÉSIMO.-** Que, en efecto el transportista no está obligado, bajo ninguna disposición legal, reglamentaria o administrativa, a hacer entrega de la carga a la Aduana, para que ésta, a su vez, proceda a hacer entrega de la misma al titular del conocimiento de embarque.

La única obligación del transportador, al respecto, es la de "presentar" la mercancía a dicho Servicio Público, paralelamente a su depósito en almacenes autorizados para el efecto, dentro de la denominada Zona Primaria Aduanera, con el único objetivo que se garantice el cobro de los gravámenes aduaneros que afectan a las mercancías objeto del contrato de transporte marítimo proveniente desde el extranjero.

**CENTÉSIMO SEPTUAGÉSIMO PRIMERO.-** Que, sobre el particular resulta necesario precisar que la entrega de la carga que debe realizar el naviero, para poner término al período de su custodia, determinado por el artículo 983° del Código de Comercio, no sólo incluye la mera entrega física de la misma al recinto de depósito aduanero a disposición del consignatario o de una autoridad o tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, deben entregarse ellas, como lo señalan las letras a), b) y c) de la norma legal señalada, sino que exige cuidados y el cumplimiento de deberes adicionales y específicos para hacer entrega de la mercancía directamente al titular del conocimiento de embarque original.

Adicionalmente, se requiere que dichas mercancías sean entregadas, o puedan ser entregadas por el almacenista portuario, cumpliendo el naviero o transportista marítimo con el imperativo impuesto por el artículo 977° del Código de Comercio, que le obliga a hacer entrega de las mercancías (entrega jurídica y no meramente física) contra la presentación del conocimiento de embarque que él emitió en su momento, siendo responsable por ende de entregar sólo a quién, en virtud de dicho instrumento de comercio (título valor) se encuentra habilitado para recibir, según se trate de un documento al portador, a la orden o determinadamente (nominativo). Si así no lo hace, deberá responder por los perjuicios que su acción provoque, al no dar cumplimiento a las obligaciones que le impone el contrato de transporte y la ley.

**CENTÉSIMO SEPTUAGÉSIMO SEGUNDO.-** Que, de la normativa precedentemente señalada se desprende que el transportador marítimo tenía la obligación de poner las mercancías objeto del transporte a disposición de la Aduana, pero no en su poder, sino que depositándolas a un almacén de depósito aduanero, el cual emitió el documento de fojas 421.



WERNERS

de mil ciento ochenta y tres

denominado documento portuario único, dando cuenta de la recepción de mercancía en el almacén, con fecha 11 de marzo de 2000.

Con el trámite anterior, el transportador ha cumplido cabalmente con la normativa aduanera, poniendo la mercancía objeto del transporte internacional bajo la potestad del Servicio Nacional de Aduanas. Pero tal circunstancia no implica dar cumplimiento a la obligación legal y contractual asumida en virtud del contrato de transporte marítimo, y más específicamente a las obligaciones que le impone al transportador y al transportador efectivo, en su caso, el artículo 983° del Código de Comercio, para extinguir su responsabilidad en la custodia de la mercancía, teniendo en cuenta que se trata de estatutos jurídicos distintos: el primero de carácter público, destinado a garantizar el control aduanero y fiscal de toda carga de importación que arribe al país, y el segundo, de carácter privado, cuyo objetivo es simplemente el regular el cumplimiento por parte del transportador marítimo (contractual y efectivo) de las obligaciones asumidas en virtud del transporte por mar de las mercancías.

Siendo así, la responsabilidad del transportador en la custodia y entrega de las mercancías objeto del transporte marítimo no se agota en la simple entrega de la carga al almacenista aduanero, sino que adicionalmente, como lo señalan expresamente los artículos 33°, 34°, 44°, 45° y 56° de la Ordenanza de Aduanas, debe hacer entrega de las mismas al legítimo titular del conocimiento de embarque, porque si por su intervención, como es el haber autorizado al recinto de depósito aduanero hacer entrega de ella mediante la originalización de una copia no negociable del conocimiento de embarque, se ha causado un perjuicio al legítimo titular del derecho, en este caso el embarcador, deberá responder de tal perjuicio, como lo ordenan los artículos 982°, 983° y 1.027° del Código de Comercio.

**CENTÉSIMO SEPTUAGÉSIMO TERCERO.-** Que, la demandada Geodis Overseas S.A., según consta del documento remitido por la empresa portuaria de Iquique, que rola a fojas 425, actuando a nombre propio pero por cuenta del transportista marítimo, Cargo Container Line Ltd., en calidad de "delivery agent", según se expresa en el texto del documento y se reconoce por esa aparte a fojas 450 de estos autos, es decir como su agente nominado o habilitado para la entrega de la mercancía materia del transporte, en el puerto de Iquique, procedió a originalizar una copia no negociable del conocimiento de embarque N° HKASAS0001322, emitido con fecha 31 de Enero de 2000, por Geodis Overseas Ltd., a nombre de Cargo Container Line Ltd., para su transporte a bordo de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, según consta del documento de fojas 425, y reconocimiento de la parte en su duplica a fojas 516, permitiendo con ello que la misma fuera retirada de los recintos de depósito aduanero por Importadora Lucky Crown Limitada, en abierta infracción a lo ordenado por los artículos 974° número 4 y 977° del Código de Comercio, toda vez que quien procedió a recibir la mercancía accedió a ella exclusivamente por la actuación de Geodis Overseas S.A. al autorizar dicho retiro, tanto reconociéndole el carácter de original (originalizar una copia del conocimiento de embarque) a una copia no negociable del documento, emitido por Cargo Container Line Ltd., sin autorización ni conocimiento del único legítimo titular del mismo, los embarcadores señores Import Export Metro Limited, como por no resguardar debidamente la mercancía materia del transporte, en la forma exigida por el artículo 982° del Código de Comercio, por lo que no habiendo sido ellas entregadas en destino al titular del conocimiento de embarque, en la forma legal autorizada, debe responder personalmente de los perjuicios causados a aquél.

En efecto, así consta del documento de fojas 425, sobre copia del conocimiento de embarque originalizado por la demandada, en el cual Geodis Overseas S.A. actuó a nombre propio, y no a nombre y en representación del emisor del conocimiento de embarque (así consta de los cuatro tómbres estampados en el documento) atribuyéndose incluso, según consta del documento de fojas 424, sobre "manifiesto de la carga", la calidad de consignatario de la misma, calidad que nunca tuvo.

**CENTÉSIMO SEPTUAGÉSIMO CUARTO.-** Que, por otra parte, a fojas 450, con motivo de la apelación de la parte demandada de Geodis Overseas S.A. ésta señaló expresamente que actuó en el transporte materia de los autos en su calidad de "delivery agent" de Cargo Container Line Ltd., es decir, un agente nominado o habilitado para la

En mil ciento o ciento  
cinco

entrega de la carga en Chile, pero esta nominación, bajo circunstancia alguna supone tener la representación de Cargo Container Line Ltd. y menos contar con poder....."

En tal circunstancia, sólo cabe concluir, en opinión de este sentenciador, que Geodis Overseas S.A. actuó efectivamente, como la misma parte lo reconoce, en calidad de agente del transportador o porteador Cargo Container Line Ltd., según consta, además, del recuadro "For delivery apply to" de los ejemplares del conocimiento de embarque que corren a fojas 104, 105, 106, 435 y 610, respectivamente, en calidad de mandatario del naviero, sin facultad para representarlo, sino en calidad de comisionista de transporte.

En razón de lo cual dicho agente actuó en los hechos que motivaron el juicio a nombre propio y no de su comitente, careciendo por lo tanto de personería procesal para actuar en el juicio y ser emplazado a nombre y en representación del su mandante Cargo Container Line Ltd.

Se arriba a la conclusión anterior, tanto por cuanto, por una parte, Geodis Overseas S.A. no tuvo la calidad de agente o consignatario de la nave, conforme lo dispuesto por el artículo 922° del Código de Comercio, ni se ha acreditado en el proceso, con los medios de prueba legal, su condición de representante del naviero.

**CENTÉSIMO SEPTUAGÉSIMO QUINTO.-** Que, en ese orden, la resolución N° 04706, de 15 de Septiembre de 1998, del Servicio Nacional de Aduanas, que regula el sistema de registro, entre otros, de los denominados "freight forwarders" o "transitarios", dispone que éstos son personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, "que sin ser porteador efectivo en los términos previstos en el art. 975° N° 2 del Código de Comercio, ha celebrado un contrato de transporte de mercancías, por el pago de un flete, subcontratando servicios de transporte marítimo, aéreo o terrestre y emitiendo conocimientos de embarque, por la carga decepcionada."

Siendo así, y habiendo Geodis Overseas S.A. reconocido su condición de "freight forwarders" y haber actuado en tal calidad en el transporte de la mercancía que motivó el juicio, debe asumir subsecuentemente la responsabilidad por la no entrega de la misma al legítimo titular del conocimiento de embarque, la demandante Emport Export Metro Limited, e indemnizarle los perjuicios causados con su actuación, habida cuenta que fue precisamente su intervención, en el documento de transporte y prueba del contrario, mediante la originalización de una copia no negociable del conocimiento de embarque lo que permitió a un tercero, ajeno a dichos derechos, retirar la carga desde los recintos de depósito aduanero, sin previamente proceder a su pago al embarcador, y a la sazón titular del derecho sobre la misma.

Mala entrega, que aparece reconocida a fojas 1.500 por el testigo de esa parte don Sergio Arturo Arraigada, el cual atribuyendo el error al Servicio nacional de Aduanas, cuestión que ha quedado debidamente descartada conforme los razonamientos anteriores, expresó: "Efectivamente la mercancía fue retirada por Lucky Crown, entregada por la Aduana en el Puerto de Iquique.....Respecto al destinatario acá nos encontramos en la situación de los créditos que narré anteriormente ya que técnicamente si la Aduana se hubiere ajustado a derecho no debería haber entregado la carga, pues los B/L venían a la orden del ciprés y se retiraron sin endoso de ningún tipo."

**CENTÉSIMO SEPTUAGÉSIMO SEXTO.-** Que, con lo precedentemente analizado y la prueba rendida en estos autos, especialmente las copias del conocimiento de embarque de fojas 104, 105, 106 y 425, y original de 610 de los autos, se encuentra acreditado que Importadora Lucky Crown Ltda. figura en calidad de "notify party", la que de conformidad con lo previsto por el número 4) del artículo 974° y artículo 977° del Código de Comercio no le habilitaban para retirar las mercancías depositadas en los recintos de depósito aduanero, puesto que ellas se encontraban consignadas "a la orden", esto es ellas sólo podían ser retiradas por quien en virtud de lo previsto las disposiciones legales precedentemente señaladas exhibiera y entregara al naviero el ejemplar original, debidamente endosado por el embarcador, del conocimiento de embarque.

**CENTÉSIMO SEPTUAGÉSIMO SÉPTIMO.-** Que, en relación con la defensa de Geodis Overseas S.A., amparándose en su condición de "freight forwarder", este es un

de mil ciento ochenta  
y cinco

FERNANDEZ

agente auxiliar del comercio marítimo que intermedia entre la oferta y la demanda de bodega (entre embarcadores y transportadores), obteniendo un beneficio económico de esa intermediación, sin obligarse, en principio, personalmente en los servicios que ofrece al embarcador, y por ende, a sus sucesores legales (portadores legítimos posteriores del conocimiento de embarque), a menos que sin asumir la condición de armador o naviero, es decir no explotando ni expidiendo la nave personalmente, según lo señalado por el artículo 975° del Código del Comercio, procede a su propio nombre a emitir el conocimiento de embarque, obligándose contractualmente, conforme lo previsto por el artículo 977°, a realizar el transporte de la mercancía por mar, lo que cumplirá utilizando para ello una nave ajena, cuyo armador asumirá en tal caso la condición de transportador efectivo.

En tal caso, la responsabilidad de ambos se regulará conforme lo previsto por los artículos 1.006° a 1.010° del Código de Comercio.

Dicho "freight forwarder" puede también actuar a nombre propio frente al naviero, recibiendo la carga del exportador para asumir él la condición de embarcador y primer titular del conocimiento de embarque, el que procederá a endosar al adquirente de las mercancías materia del transporte, conforme las instrucciones recibidas del exportador, a fin de poder exigir la entrega por parte del naviero.

Sin perjuicio de lo precedentemente expuesto, tratándose la litis de autos acerca de la responsabilidad del naviero, sus agentes o auxiliares por mala entrega o falta de entrega de la carga objeto del contrato de transporte por mar, el que tiene carácter comercial para ambas partes en virtud de lo dispuesto por el artículo 3°, números 15 y 16 del Código de Comercio, la actuación del "freight forwarder" que interviene con motivo de un contrato de transporte marítimo, sin dar a conocer y acreditar debidamente su condición de mandatario mercantil, conforme lo preceptuado los artículos 254° y siguientes del Código de Comercio, actúa a nombre propio, y no de su comitente, se obliga personal y exclusivamente a favor de los terceros quienes contraten con él (Art. 255° Código de Comercio) situación, por lo demás, que debe presumirse en caso de duda, según lo ordenado por el artículo 259° del mismo cuerpo legal.

Asimismo, consta del oficio del Servicio Nacional de Aduanas que rola a fojas 192, que la empresa antecesora de "Geodis Overseas S.A.", "Carberson S.A." se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Operadores de Transporte", para actuar en la modalidad de "freigh forwarder" o "transitario". En cuya condición, al tenor de los hechos de autos procedió a actuar por cuenta del naviero, pero a su propio nombre, como consta de la copia del conocimiento de embarque de fojas 425 de los autos.

**CENTÉSIMO SEPTUAGÉSIMO OCTAVO.-** Que, al respecto, Geodis Overseas S.A., para justificar su actuación, en la oportunidad que da cuenta el documento de fojas 435 de los autos, expresó que obró de la forma señalada por expresa autorización de la embarcadora y demandante Import Export Metro Limited, acompañando en su oportunidad procesal el documento que rola a fojas 944, mediante el cual, en idioma inglés, se autoriza a dicha demandada para originalizar un ejemplar no negociable del conocimiento de embarque.

Asimismo, de sus propios dichos y los testimonios de sus testigos señores Zavala y Ocaranza, a fojas 1.036 y siguientes y 1.46 y siguientes, respectivamente, se desprende de manera inequívoca la necesidad que tenía la demandada de contar con autorización expresa de los embarcadores para originalizar una copia no negociable del conocimiento de embarque, esto es del dueño de la carga, en circunstancia que procedió a hacerlo sobre la base de un documento que claramente, en opinión de este sentenciador, no reunía los méritos de seriedad y autenticidad que la transferencia de la mercancía amparada por el conocimiento de embarque exigía, como se expresa del considerando siguiente. En igual sentido, se expresó el testigo señor Santiago Patricio Keith Gomez, a fojas 1.389 y siguientes.

**CENTÉSIMO SEPTUAGÉSIMO NOVENO.-** Que, sin embargo, del examen del documento invocado por Geodis Overseas S.A. para negar su responsabilidad en el retiro de la mercancía, desde los recintos de depósito aduanero, por parte de Importadora Lucky

INFRAS

de mil ciento ochenta y seis

Crown Limitada, sin la exhibición, entrega y cancelación del respectivo conocimiento de embarque original, destaca lo siguiente: a).- La rúbrica estampada en el mismo, atribuida al señor Manoj Chhabria, autorizando la originalización de una copia no negociable del conocimiento de embarque, con las firmas indubitadas de la precitada persona natural estampadas en el documento que rola de fojas 919 a 923 de los autos, como también aquélla contenida en su declaración de testigos de fojas 1.388 vuelta, y la que consta de su cédula de identidad de fojas 974, resultan clara y evidentemente disconformes, mientras las firmas estampadas en los tres últimos documentos son, a simple vista, perfectamente coincidentes entre sí; b).- Consta del mismo documento, que dicha autorización aparece dada por el supuesto suscriptor a nombre y en representación de un tercero ajeno al conocimiento de embarque, y por ende titular de los derechos sobre la mercancía, y al proceso, identificado como Sterling Metro S. A., persona jurídica nacional, según su razón social, enteramente distinta del embarcador demandante, no existiendo en autos ningún antecedente que relacione a esta empresa constituida en Chile, con domicilio en Iquique, con el embarcador y demandante de autos, o que al menos demuestre o acredite que actuó como agente legalmente autorizado o mandatario de aquél; c).- Adicionalmente, el documento, a despecho del error al escribir el apellido del autorizante, aparece liberando de responsabilidad, no a quien procedió a realizar la originalización del conocimiento de embarque (B/L), sino a una firma distinta, identificada como Geodis Overseas Chile, cuya existencia legal no se ha acreditado, en circunstancias que quien autorizó el retiro de la mercancía desde los recintos de depósito aduanero fue la demandada Geodis Overseas S. A.; d).- Finalmente a fojas 919 y siguientes, don Manoj Chhabria, en Declaración de Hecho, cuya traducción rola a fojas 925 y siguientes de los autos, negó haber suscrito tal documento, como también haber otorgado la autorización pretendida, agregando que la misma le fue solicitada por el Sr. Victor Mirwani, de Lucky Crown, en primera instancia, y por don Gonzalo Callejas también, según lo expresó en su testimonio a fojas 1.388 de los autos, a lo cual se negó, sin el pago previo de las mercancías.

Adicionalmente, la suscripción de dicho documento, y por ende, de la pertinente autorización a Geodis Overseas S.A. para autenticar una copia no negociable del conocimiento de embarque (Bill of Lading o B/L), fue negada de manera tajante por el testigo, y supuesto suscriptor, don Manoj Chhabria, en su testimonio de fojas 1.384 y siguientes, dejando constancia también a fojas 923 y 928, respectivamente, que en su oportunidad, meses después del retiro irregular de la mercancía desde los recintos portuarios de almacenaje, hizo notar personalmente al señor Gonzalo Callejas, representante de Geodis en el puerto de Iquique, la falsedad de la autorización que se le atribuía.

**CENTÉSIMO OCTOGÉSIMO.-** Por lo demás, el propio informe en derecho del abogado don Sergio Mario Nuñez Ramírez, acompañado por la referida demandada, expresa que la llamada "originalización" (del conocimiento de embarque) es función del porteador, según consta a fojas 979 del expediente, no obstante que las normas legales exigen, expresa y perentoriamente, que debe disponerse de los conocimientos originales u originalizados, convenientemente endosados, para poder confeccionar todas las declaraciones aduaneras. Nada de lo cual, en opinión de este sentenciador, procedió a exigir la demandada de manera previa a originalizar una copia no negociable del conocimiento de embarque, y permitir el retiro de las mercancías objeto del transporte marítimo, desde el almacén de depósito aduanero, sin previo pago del valor de las mismas al embarcador o su banco corresponsal, en el país, único titular a la fecha del derecho sobre aquéllas.

En el mismo sentido, el señalado testigo Nuñez expresa a fojas 1.216 de los autos que "la originalización de los B/L, es una opción de carácter histórico que por los problemas que genera, la Aduana la ha eliminado y tenía por objeto permitir el retiro de la carga, cuando el consignatario no podía disponer en tiempo de los documentos originales", calidad que no tenía la empresa que procedió a retirar las mercancías, autorizada por la señalada demandada.

Siendo así, en opinión de este sentenciador arbitral resulta evidente que si Geodis Overseas S.A., conocía los diversos problemas que la originalización había venido

2187  
 2187  
 2187

acarreado a la entrega de la carga a los consignatarios de la misma, según el conocimiento de embarque, con mayor razón debía ser diligente y no proceder a autorizar tal entrega, mediante la referida originalización del título de las mercancías, a favor de quien ni siquiera detentaba la condición de consignatario de las mercancías, sino meramente de "notify party", calidad que no le otorgaba la condición de titular del derecho sobre las mercancías objeto del transporte marítimo, como expresamente lo reconoce el testigo de su parte doña Jenny Doris a fojas 1.490 vuelta al expresar que el "notify party", que no es consignatario ni endosatario del conocimiento de embarque a la orden, no puede retirar la mercancía al señalar. "No sólo puede retirar el consignatario o a quien esté debidamente endoso el B/L".

**CENTÉSIMO OCTOGÉSIMO PRIMERO.**-Que, siendo así, la demandada Geodis Overseas S.A. al originalizar una copia no negociable del conocimiento de embarque, conociendo el historial de malas entregadas de la carga en el puerto de Iquique, precisamente a causa del uso malicioso de dicho mecanismo, actuó temerariamente, puesto que en tales condiciones era de presumir que probablemente sobrevendría la pérdida de la mercancía.

**CENTÉSIMO OCTOGÉSIMO SEGUNDO.**- Que, ahora bien, de conformidad con el artículo 918° del mismo cuerpo legal, no constando el pacto expreso referido a dicho agente del naviero, le es aplicable la legislación sobre el mandato mercantil, regulado por los artículos 233° y siguientes del Código de Comercio, siéndole por ende aplicables dichas disposiciones, y en general las de custodia y conservación de los efectos sobre que versa la comisión, en este caso la mercancía materia del transporte marítimo.

Sin perjuicio de lo anterior, Geodis Overseas S.A. en su calidad de comisionista tenía la responsabilidad de la custodia y conservación de la carga sobre la que versaba la comisión, siendo en tal calidad responsable de la pérdida de las mercancías, en su poder, conforme lo ordenan los artículos 246°, 248°, 984 y 986 del Código de Comercio, y salvo que pruebe caso fortuito o vicio inherente que no fuere consecuencia de su culpa.

**CENTÉSIMO OCTOGÉSIMO TERCERO.**-Que, la pérdida de la mercancía materia del contrato de transporte marítimo, se encuentra debidamente acreditada mediante los siguientes medios probatorios: Testimonios de don Santiago Arturo Zavala F., a fojas 1.036 y siguientes; Leonardo Iván Ocaranza A., a fojas 1.046 y siguientes; Fernando Roberto Morales Pérez, a fojas 1.072; documentos de fojas 878 a 890, consistentes en Informe comisión de trabajo efectuada en Iquique, de fecha 25 de mayo 2001, suscrita por Francisco Bernet Benavides; Documento de fojas 925 a 928, conteniendo declaración de hecho del testigo Sr. Manoj Chhabria, y declaración del mismo sujeto a fojas 1.384 y siguientes de los autos; Testimonio de don Santiago Arturo Keith Gómez, a fojas 1.389 y siguientes, que expresa a fojas 1.393, que la entrega irregular de la carga autorizada por el naviero en Chile impidió el pago de estas a los proveedores, y además, la posibilidad de recobrar las mercancías en su totalidad, por responsabilidad de los agentes del naviero CCL, señores Geodis Overseas S.A.

**CENTÉSIMO OCTOGÉSIMO CUARTO.**-Que, el monto de los perjuicios sufridos por la demandante por la pérdida de la mercancía objeto del contrato de transporte marítimo se encuentra debidamente acreditado, a satisfacción del sentenciador, con los siguientes medios probatorios: Factura comercial números 4516/00, de 31 Enero 2000, de fojas 614, 615 y 616, que da cuenta del valor de las mercancías embarcadas en la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, V-5, desde Hongo Kong a Iquique, ascendente a la suma de US\$ 164.082; Ordenes de pago números 1 y 2, de fojas 629, cuya traducción rola a fojas 637 y 638, para su pago por la importadora Lucky Crown Ltda., por la misma suma precedentemente señalada.

**CENTÉSIMO OCTOGÉSIMO QUINTO.**- Que, las demás alegaciones de las partes, antecedentes del proceso, y medios de prueba de autos, que no han sido objeto de un análisis específico por parte de este tribunal arbitral, en los considerandos precedentes, no alteran ni modifican las conclusiones a que se ha arribado en autos.

**RESOLVIENDO:**

Por estas consideraciones y teniendo presente, además, lo dispuesto en los artículos 144°, 158°, 160°, 162°, 169°, 170°, 342°, 346°, 349°, 356°, 358°, 375°, 384°, 426°, 428°.

TRIBUNAL  
TECNICAL

de mil ciento ochenta y ocho

431°, 432° y 628° del Código de Procedimiento Civil; 108°, 109°, 222°, 223°, 225° y 227° del Código Orgánico de Tribunales; 233°, 246°, 247°, 254°, 255°, 318°, 323°, 553°, 823°, 882°, 889°, 891°, 917°, 918°, 922°, 923°, 974°, 975°, 976°, 977°, 979°, 980°, 982°, 983°, 984°, 986°, 992°, 1.001°, 1.002°, 1.006°, 1.007° a 1.011°, 1.014°, 1.015°, 1.016°, 1.022°, 1.026°, 1.027°, 1.032°, 1.034°, 1.035°, 1.203°, 1.204°, 1.205°, 1.206°, 1.248°, 1.249° y 1.250° del Código de Comercio; 44°, 1.449°, 1.545°, 1.546°, 1.549°, 1.556°, 1.698°, 1.699°, 1.700°, 1.702° y 1.712° del Código Civil, se declara:

#### A.- EN MATERIA DE TACHAS.-

- 1.- Que, se rechazan las tachas opuestas por la demandada Geodis Overseas S.A., en contra de los testigos señores Gonzalo Yuseff Sotomayor, Manoj Chhabria y Patricio Keith Gómez.
- 2.- Que, se rechaza la tacha opuesta por la demandada los armadores de la nave P & O Nedlloyd Sao Paulo, los señores P & O Nedlloyd Ltd., en contra del testigo señor Manoj Chhabria.
- 3.- Que, se rechazan las tachas opuestas por la demandante Import Export Metro Limited, en contra del testigos señores Arturo Zavala Fernández, Jenny Doris Franco Góngora, Sergio Arturo Salas Arraigada, todos testigos de la parte de Geodis Overseas S.A., como asimismo, se rechazan las tachas opuestas por la parte demandante en contra de los testigos señores Álvaro Gilberto Aravena Tapia y Carlos Gregorio Parra Carramiñano, de la parte de & O Nedlloyd Ltd.
- 4.- Que, se acoge la tacha opuesta por la demandante Import Export Metro Limited, en contra de la testigo doña Lidia Evelyn de Lourdes Aravena Carreño.

#### B.- EN MATERIA DE OBJECCIÓN DE DOCUMENTOS.-

- 1.- Que se acoge la objeción formulada por las demandadas Geodis Overseas S.A. y P & O Nedlloyd Ltd, respecto de lo que la actora denomina la copia del conocimiento de embarque acompañado por la demandante en el otrosí de su escrito de fecha 5 de Noviembre de 2003, de a fojas 39, documento que rola a fojas 41 de los autos.
- 2.- Que, se rechazan las objeciones formuladas por la parte demandada Geodis Overseas S.A., en sus escritos de fojas 78, fojas 80 a 82, en el otrosí de 204 a 205, en el otrosí de fojas 398, a fojas 1.009, en lo principal de fojas 1.056, y a fojas 1.058.
- 3.- Que, se rechazan las objeciones formuladas por la parte demandada P & O Nedlloyd Sao Paulo, en sus escritos de fojas 75 a 77, en el otrosí de fojas 189 a 190, y fojas 1.004.
- 4.- Que, se rechazan las objeciones formuladas por la parte demandante Import Export Metro Limited, en su escrito de fojas 1.062 de autos.

#### C.- EN MATERIA DE FONDO.-

- 1.- Que, se acoge la demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual y legal interpuesta en lo principal de fojas quince (15) y siguientes por Import Export Metro Limited en contra de Geodis Overseas S.A., por sí, y en contra de P & O Nedlloyd Ltd, condenándose a ambos a pagar a la demandante, de manera solidaria, el valor de las mercancías materia del contrato de transporte marítimo, ascendente a la suma de US\$ 164.082 (ciento sesenta y cuatro mil ochenta y dos dólares de los Estados Unidos de América), más intereses corrientes a contar desde la fecha del retiro de la carga por Importadora Lucky Crown Ltda., desde el recinto de depósito aduanero, y hasta su pago efectivo.
- 2.- Que, se rechaza la excepción de prescripción de la acción alegada por las partes de P & O Nedlloyd Ltd y Geodis Overseas S.A.
- 3.- Que, se rechaza el beneficio legal de limitación de responsabilidad impetrado por la parte de P & O Nedlloyd Ltd.
- 4.- Que, no se emite pronunciamiento respecto de la demanda subsidiaria por responsabilidad extra contractual interpuesta en el primer otrosí de la demanda de fojas quince y siguientes, por no ser ello procedente en atención al vínculo de naturaleza contractual existente entre la

WERNERS

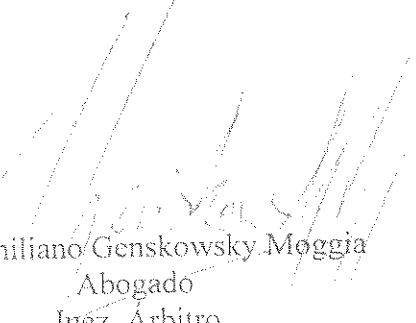
7 mil ciento ochenta y siete

demandante y las demandadas, en la forma y conforme lo dispuesto por los artículos 917°, 918°, 1.006° y 1.007° del Código de Comercio, en relación con los artículos 318°, 325°, y 326° del mismo cuerpo legal.

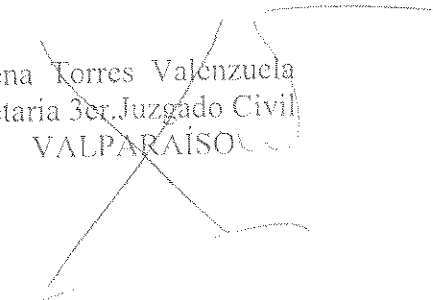
5.- Que, no se condena en costas a las demandadas, por no haber sido totalmente vencida en autos la parte de Geodis Overseas S.A., sin perjuicio de haber tenido motivo plausible para litigar, al igual que la parte de P & O Nedlloyd Ltd.

Rol arbitral N° 85/2003.

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

  
Maximiliano Genskowsky Moggia  
Abogado  
Juez Árbitro

*Dictada por el juez árbitro don Maximiliano Genskowsky Moggia, y autorizada por la señora Ximena Torres Valenzuela, Secretaria del Tercer Juzgado Civil de Valparaíso.*

  
Ximena Torres Valenzuela  
Secretaria 3er. Juzgado Civil  
DE VALPARAÍSO

  
CARLOS WERNERS  
RECEPTOR JUDICIAL