

SENTENCIA DE 15.11.00

JUICIO ORDINARIO : "IMPORT & EXPORT STOP S.A. con COMPAÑIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A."

HEMERA : Transporte de 6 vehículos usados desde Estados Unidos a Iquique, faltando 2 a la descarga, por haber sido retirados desde el Terminal en origen por el propio embarcador, sin ser rebajados éstos del B/L. El faltante se advierte en el puerto de destino. La Agencia en EEUU ordena la corrección del B/L.

La sentencia de primera instancia acoge la demanda en contra de CSAV, señalando que el B/L claramente establecía 6 vehículos en lugar de 4.

Apelada la sentencia, la Corte de Apelaciones de Iquique, confirma ésta, liberando de costas a CSAV.

Interpusimos recurso de casación en la forma y en el fondo. La Excma. Corte Suprema revocó la sentencia, negando lugar a la demanda.

COMENTARIO : Este fallo interesa, porque en este caso se planteó las obligaciones que son propias del contrato de transporte marítimo y aquellas que se generan con ocasión del contrato de compraventa. Nuestra defensa estuvo centrada en el examen de la obligación de entrega que recae sobre el porteador marítimo y esa otra entrega que es propia del contrato de compraventa.

Q/12.461-34 job
IQUIQUE, quince de Noviembre del dos mil.

VISTOS:

A fojas 6 y siguientes, comparece don **Guillermo Cid Penroz**, abogado, domiciliado en calle Patricio Lynch N° 459, 5to Piso de esta ciudad en representación de don Héctor Rebollo Zagal, comerciante, en su calidad de representante de la Sociedad **IMPORT & EXPORT STOP S. A.**, sociedad comercial, ambos domiciliados en Avenida Desiderio García, manzana C, sitio 23-C Barrio Industrial, e interpone demanda en contra de la **COMPAÑIA SUDAMERICANA DE VAPORES S.A**, representada por don Francisco Silva Donoso, sociedad dedicada al transporte de mercancía, cuya profesión desconoce, ambos domiciliados en Plaza Sotomayor N° 50, Valparaíso, en juicio ordinario de indemnización de perjuicios por incumplimiento del contrato de transporte suscrito con ella, para que se declare que ha incurrido en grave incumplimiento de la obligación de entrega de la mercancía objeto del contrato en el puerto de destino, y que en virtud de tal incumplimiento esta obligado a indemnizar a su representada los perjuicios causados.

Añade que los perjuicios se derivan de los siguientes hechos:

Su representada es una compañía comercial que tiene como parte de su giro comercial, la compra de automóviles usados en subastas para mayoristas en Estados Unidos de Norteamérica y su posterior comercialización en Zona Franca de Iquique. En el desarrollo de estos negocios, durante el mes de Junio de 1.996, depositó en el terminal Tioga del puerto de Filadelfia, N-Y., administrado y a cargo de la demanda, seis automóviles consignados a su nombre para ser transportados en la nave **PACIFIC RIDER** al puerto de Iquique.

De acuerdo con el conocimiento de Embarque otorgado por el transportista, folio 01789910, los vehículos fueron embarcados con destino al puerto de Iquique en la mencionada nave. No obstante lo anterior, a su arribo a este puerto, se constató el faltante de dos de los seis vehículos embarcados:

- 1.- Automóvil marca Mercedes Benz, modelo 300D, año de fabricación 1.987, VINWDBE33D811A418634.
- 2.- Automóvil marca Mercedes Benz, modelo 300D, año de fabricación 1.991, VINWDBEB28D2MB399246.

Este faltante a la descarga se encuentra comprobado mediante Comprobante de Recepción N° 74.125 de fecha 17-07.96.

Recibe M.
1ª Instancia

ganancia legítima equivalente a \$ 4.154.288.25.-, perjuicio que debe ser indemnizado por la sociedad demandada.

La demandada también esta obligada a indemnizar a su parte a título de lucro cesante, las ganancias que se han dejado de generar por la lógica rotación del capital que en el negocio de los autos usados es muy alta y el capital que representa el valor de un vehículo que se mueve varias veces al año mediante la compra, embarque y la venta.

En este caso específico, la utilidad que habría producido el capital detenido de los vehículos faltantes si ellos hubieran llegado junto al resto del embarque, es la suma de \$ 4.154.288.25.- y siendo el tiempo transcurrido hasta la fecha de la demanda de 8 meses, lo razonable es estimar que esa cantidad se habría multiplicado al menos por cuatro. Por ello, a la fecha de la presentación de esta demanda, la sociedad demandante ha dejado de percibir o ganar por este concepto la suma de \$ 16.617.153.- sin perjuicio de lo que dejará de percibir en el lapso que medie entre esta demanda y la fecha de la sentencia.

Los demás vehículos de la misma partida fueron vendidos y con su producido se ha vuelto a hacer varias operaciones, lo que prueba la efectividad del lucro cesante reclamado.

Asimismo, la demandante debe pagar por este concepto los intereses corrientes sobre el monto total de la indemnización a contar de la fecha en que incurrió en mora, esta es, la de la entrega de los vehículos materia de la presente acción.

Pide se acoja la demanda en todas sus partes y, en definitiva, se declare:

- 1.- Que la demandada ha incurrido en incumplimiento a su principal obligación como transportista, esta es, la entrega de la mercancía cuyo transporte su parte encomendó, lo que implica su pérdida.
- 2.- Que derivado de tal incumplimiento, adeuda a la sociedad Import & Export Stop Limitada la suma de \$ 112.837.687,75.- a título de daño emergente, más los intereses corrientes y los reajustes, según el alza que experimente el I.P.C., desde la fecha en que debió cumplir con su obligación de entrega de la mercancía, hasta la del pago efectivo, y la suma de \$ 16.617.153,00.- a título de lucro cesante, sin perjuicio del tiempo que medie entre la fecha de interposición de la presente demanda y la de la sentencia que se dicte en autos. En subsidio de lo anterior, la demanda deberá ser condenada al pago de aquellas sumas que US, estime de justicia en relación con los antecedentes que se reúnan en autos, con expresa condenación a pagar los intereses corrientes y

Expresa que ha exigido en reiteradas oportunidades la entrega de los vehículos faltantes, sin haber obtenido una respuesta satisfactoria

Por tanto, al existir dos vehículos faltantes a la descarga, la empresa ha incurrido en incumplimiento de su principal obligación, esta es, la entrega de la totalidad de la mercancía objeto del contrato de transporte.

Tal incumplimiento jurídicamente implica la pérdida de la mercadería faltante, esta es, dos automóviles marca Mercedes Benz ya individualizada, pérdida que debe ser indemnizada por la transportadora demandada, Compañía SudAmericana de Vapores S.A.

En conformidad a los fundamentos de la presente acción y "Comprobante de Recepción" de la Empresa Portuaria de Chile, con fecha 17 de Julio de 1.996 se recepcionó la carga de la nave "Pacific Raider", la que, de acuerdo al conocimiento de Embarque, debía transportar los seis automóviles de propiedad de su representada.

Al arribo de la nave y proceder a su descarga, momento en que es exigible la obligación de entrega, se entregaron sólo cuatro de los seis vehículos cuyo transporte se encomendó a la demanda, constituyéndose, a contar de ese momento, en mora respecto de tal obligación.

La cuantía de los perjuicios que demanda es la suma de \$ 29.454.840.75.-, según el siguiente detalle:

- a) Daño emergente, por \$ 12.837.687,75.- De acuerdo a facturas de compra que se acompañan, los vehículos faltantes fueron adquiridos por su parte en la suma de US\$30.825.- equivalente a \$ 12.837.687,75.-, según tipo de cambio que consta en certificado valor dólar que acompañó en un otrosí.

Atendido el incumplimiento de la obligación de entregar de estos bienes por parte del transportista a su consecuente pérdida, su parte debe ser indemnizada por la contraria en la suma equivalente a su valor de adquisición.

- b) Lucro Cesante, por \$16.617.153.- venta de los vehículos faltantes en Zona Franca es el equivalente a US\$25.000.- para el modelo 300D año 1.991 y de US\$15.800.- para el modelo 300D año 1.987.

En consecuencia, su parte por el incumplimiento de la demanda de su obligación de entrega y la consecuente pérdida de los vehículos ya individualizados, considerando su valor CIF, se ha visto privada de una

reajustes, según liquidación que practicará en su oportunidad procesal, más las costas de la causa.

A fojas 58 la demandada contestó solicitando el rechazo de esta en todas sus partes, con costas, por no ser efectivos los hechos en que se funda y por carecer absolutamente de fundamento legal.

Al efecto expresa que probará fehacientemente en autos, que con fecha 31-05.96, los señores M & M MOTORS, con domicilio en Ellicot City, Estados Unidos, a través del Freight Forwarder JDF INTERNATIONAL TRANSPORT INC., también con domicilio en Estados Unidos, requirieron a su representada en ese país, por intermedio de su Agencia, CHILEAN LINE, una reserva de espacio para el transporte de 6 vehículos, que venían consignados a IMPORT & EXPORT STOP, Iquique, Chile. El contacto para este embarque, se hizo a través de una empleada de JDF INTERNATIONAL. Es decir, no fue la demandante quien solicitó a su representada el transporte, sino que M & M MOTORS, a través de JDF INTERNATIONAL.

Añade que la empresa POR M & M MOTORS fue la que actuó como embarcadora en el contrato de transporte con su representada y a su vez, tuvo la calidad de "vendedora" en la compraventa internacional que la demandante realizó respecto de estos vehículos a IMPORT EXPORT STOP S.A.

Expresa que con fecha 06.06.96. ingresan al TERMINAL FAPS, no al Terminal TIOGA como indica la demandante, 6 vehículos, por parte de M & M MOTORS. Estos seis vehículos, obviamente son usados. El terminal FAP no es de propiedad de Compañía Sudamericana de Vapores S.A., ni está a cargo de su representada, así como tampoco es administrado por ella, según pareciera señalar la actora en su demanda. Se trata de un terminal privado ajeno al transportista marítimo. Este terminal, recepciona la carga que se va a embarcar y custodia la mercancía, antes de producirse el hecho del embarque y habiendo ingresado estos 6 vehículos al Terminal FAPS, por parte de M & M MOTORS, a través de J.D.F.INTERNATIONAL, el propio embarcador, esto es, el vendedor de estos vehículos, procedió a retirar dos de estos seis vehículos del Terminal FAPS. Los vehículos que se retiraron fueron: VIN WD5EB33D8HA418634 y VIN WDBEB28D2MB399246; este retiro se efectuó por ticket N° 35849 de fecha 26.06.96 y el retiro lo firmó el Sr. Guillermo García, actuando por M & M MOTORS, en otras palabras, el propio embarcador quien lo podía hacer porque era el dueño de esta carga y

sea que se haya vendido CIF o FOB, la propiedad de los seis vehículos sólo se transfiere al momento en que la carga, traspasa la borda de la nave.

En el caso de autos, el embarcador, vendedor de estos vehículos, desistió de embarcar 6 y retiró dos, que son justamente los que motivan este juicio.

El conocimiento de Embarque fue emitido por su representada el 06.07.96, cuando ya había zarpado la M/N " PACIFIC RIDER" y este documento se confeccionó en base a la información original, contenida al efectuarse la reserva de espacio, sin considerar el retiro de los dos vehículos que ya había tenido lugar el 26.06.96. Un simple error de hecho y esto en razón que las personas encargadas de movilizar los vehículos del TERMINAL FAPS al costado de la nave, no informaron debidamente en su momento a su representada de esta circunstancia, es decir, que dos vehículos ya habían sido retirados.

Considerando que el flete de esta partida de vehículos era Collect, esto es, pagadero en destino, tal como lo señala el conocimiento de Embarque, CHILEAN LINE, remitió el ejemplar del Conocimiento de Embarque a la Agencia de Compañía Sudamericana de Vapores S.A., en Iquique, los señores SAAM S.A.

Es importante tener presente que el juego de conocimiento de Embarque, fue recibido por la actora, a través de SAAM Iquique. Agrega que el transportista sólo se enteró de este hecho al momento de cotejarse la guía de embarque que se emite al momento de colocarse la carga a bordo, con el documento de la reserva de espacio hecho el 31.05.96. Esto tuvo lugar el 08.07.96 y en ese momento se avisó por parte de CHILEAN LINE en Estados Unidos a SAAM Iquique, a fin de proceder a efectuar las correcciones pertinentes tanto al Conocimiento de Embarque como al Manifiesto de Carga y demás documentación pertinentes. Luego, el Conocimiento de Embarque que recibió la actora, no es por seis vehículos sino que por cuatro, toda vez que este documento fue corregido por la Agencia de transportes. Con fecha 17.07.96, Embarqui Iquique por documento N° 74.125 da cuenta de la recepción de 4 vehículos con un peso de 4.960 kilos. Con fecha 24.07.96, SAAM Iquique procede a efectuar la aclaración al Manifiesto, señalando que en lugar de 6 unidades, el Manifiesto debía decir 4, Causal: 2 Unidades no fueron embarcadas. La demandante pagó el flete correspondiente al transporte de 4 vehículos y no de seis. El monto del flete también aparece corregido.

Hago presente que la carga llegó en Julio de 1996; que a la actora se le entregó un Conocimiento de Embarque ya corregido, dando cuenta de 4 vehículos y no de seis; que jamás ella tuvo un Bill of Lading por seis

sea que se haya vendido CIF o FOB, la propiedad de los seis vehículos sólo se transfiera al momento en que la carga, traspasa la borda de la nave. En el caso de autos, el embarcador, vendedor de estos vehículos, desistió de embarcarlos y retiró dos, que son justamente los que motivan este juicio.

El conocimiento de Embarque fue emitido por su representada el 06.07.96, cuando ya había zarpado la M/N "PACIFIC RIDER" y este documento se confeccionó en base a la información original, contenida al efectuarse la reserva de espacio, sin considerar el retiro de los dos vehículos que ya había tenido lugar el 26.06.96. Un simple error de hecho y esto en razón que las personas encargadas de movilizar los vehículos del TERMINAL BAPS al costado de la nave, no informaron debidamente en su momento a su representada de esta circunstancia, es decir, que dos vehículos ya habían sido retirados.

Considerando que el flete de esta partida de vehículos era Collect, esto es, pagadero en destino, tal como lo señala el conocimiento de Embarque, CHILEAN LINE remitió el ejemplar del Conocimiento de Embarque a la Agencia de Compañía Sudamericana de Vapores S.A., en Iquique, los señores SAAM S.A.

Es importante tener presente que el juego de conocimiento de Embarque, fue recibido por la actora, a través de SAAM Iquique. Agrega que el transportista sólo se enteró de este hecho al momento de cotejarse la guía de embarque que se emite al momento de colocarse la carga a bordo, con el documento de la reserva de espacio hecho el 31.05.96. Esto tuvo lugar el 08.07.96, y en ese momento se avisó por parte de CHILEAN LINE en Estados Unidos a SAAM Iquique, a fin de proceder a efectuar las correcciones pertinentes, tanto al Conocimiento de Embarque como al Manifiesto de Carga y demás documentación pertinentes. Luego, el Conocimiento de Embarque que recibió la actora, no es por seis vehículos sino que por cuatro, toda vez que este documento fue corregido por la Agencia de transportes. Con fecha 17.07.96, Embarchi Iquique por documento N° 74.125 da cuenta de la recepción de 4 vehículos con un peso de 4.960 kilos. Con fecha 24.07.96, SAAM Iquique procede a efectuar la aclaración al Manifiesto, señalando que en lugar de 6 unidades, el Manifiesto debía decir 4, Causal: 2 Unidades no fueron embarcadas. La demandante pagó el flete correspondiente al transporte de 4 vehículos y no de seis. El monto del flete también aparece corregido.

Hace presente que la carga llegó en Julio de 1996; que a la actora se le entregó un Conocimiento de Embarque ya corregido, dando cuenta de 4 vehículos y no de seis, que jamás ella tuvo un Bill of Lading por seis

A fojas 69 rola la réplica y a fojas 74 se evacuó el trámite de la dúplica.

A fojas 89 se llevó a efecto la audiencia de conciliación que no arrojó resultados positivos por la rebeldía de la parte demandante.

A fojas 90 vuelta se recibió la causa a prueba, resolución que se notificó a las partes a fojas 91 vta.

A fojas 267 se citó a las partes a oír sentencia.

CONSIDERANDO:

En cuanto a objeciones documentales:

PRIMERO: Que en el segundo otrosí de fojas 40 la parte demandada objetó la copia del conocimiento de embarque acompañado por la demandante en su demanda fundado en que no es efectivo que se hayan embarcado por su representada 6 vehículos, expresa que la motonave Pacific Rider sólo transportó 4 vehículos para los actores que figuran como consignatarios en ese documento, hace presente que la actora no acompañó la traducción correspondiente a ese documento, impugnó asimismo, la papeleta de recepción de Emporchi por tratarse de una simple fotocopia y emanar de un tercero ajeno al juicio, y la circunstancia de haberse autorizado ante Notario no le quita el carácter de fotocopia y el acta de primera reunión de Directorio de la Sociedad demandante por tratarse de un documento de 1992, cuya vigencia a la fecha no le consta a su parte.

Que a fojas 210 la demandada objetó los documentos acompañados por la actora a fojas 177 y 178 por tratarse de simples fotocopias, cuya autenticidad e integridad no constan a su parte, el texto es ilegible; se encuentran en inglés y no dan cuenta de la adquisición de los seis vehículos ni de los dos que se demandan como faltantes.

SEGUNDO: Que en el otrosí de fojas 47 la demandante evacuó el traslado a la primera objeción señalando que procesalmente las objeciones que proceden tratándose de instrumentos privados son las que señala el n°3 del artículo 346 del Código de Procedimiento Civil, de esta manera las alegaciones de fondo que la demandada invoca en la letra "a" del segundo otrosí son improcedentes, por lo que pide sean rechazadas con costas.

Que no evacuó el traslado conferido respecto de la segunda tacha instrumental. No obstante ello, el Tribunal rechazará ambas impugnaciones instrumentales porque en la especie se trata de instrumentos privados que sólo pueden ser objetados por falsedad o falta de integridad y la sola circunstancia de manifestar la demandada que no le consta la autenticidad y la integridad no puede considerarse tacha instrumental propiamente tal, para ello es necesario

se indique, si se estimare falso, el motivo de la falsedad, lo mismo que al alegar la falta de integridad, ocasión en que debería demostrarse que el documento ha sufrido modificaciones o que forma parte de otro u otros que no se han acompañado, lo que no ha ocurrido. Por otra parte, el hecho de ser fotocopias o de ser estas ilegibles y en idioma extranjero, dicen relación con el valor probatorio que se les asigne en su oportunidad, facultad que en todo caso, es privativa del tribunal.

TERCERO: Que a fojas 211 la demandante objetó los documentos acompañados por la demandada, consistentes en 14 hojas que darían cuenta de los vehículos recibidos a bordo de la M/N "Pacific Rider", con destino a los puertos de Iquique, Valparaíso, Antofagasta y San Antonio. Los impugnó por tratarse de simples fotocopias cuya autenticidad, ni integridad no le constan.

CUARTO: Que a fojas 213 la demandada evacuó el traslado solicitando el rechazo de la objeción porque no obstante tratarse de simples fotocopias, éstas son auténticas de los documentos originales con que viajó el barco Pacific Rider a Chile.

QUINTO: Que por las mismas razones señaladas para desestimar la objeción a que se refiere el considerando primero de esta sentencia, se rechazará la presente, toda vez que la parte que ha impugnado los instrumentos no ha expresado los motivos de la falsedad o falta de integridad, limitándose a expresar que son simples fotocopias, circunstancia que, en cuanto diga relación con el mérito probatorio del medio rendido, como se dijo, corresponde ponderar privativamente al sentenciador.

En cuanto a la objeción del peritaje:

SEXTO: Que a fojas 256 la parte demandada objetó el informe pericial evacuado por el perito Héctor Fuentes Zavala a fojas 250 y siguientes. Fundó su tacha en que lo que se debía determinar era el daño previsible que puede tenerse en cuenta al contratar un transporte, pero jamás éste podrá estar constituido por una secuencia ininterrumpida de negocios futuros, por lo que el perito sólo debió determinar los perjuicios que se previeron o pudieron preverse al tiempo del contrato y de ahí en adelante la indemnización adicional podrá estar constituida por reajuste y/o intereses, y en la especie el perito ha extendido su curioso cálculo hasta los perjuicios ulteriores imaginados y distantes, con absoluto desconocimiento de lo que comprende jurídicamente una indemnización. Añade que la demandante siempre tuvo abastecido el nicho del mercado de automóviles usados que cubre, con recursos propios aparentemente, de modo que nunca tuvo siquiera la oportunidad de vender dos automóviles más, a intervalos de 30 días, porque al

final de 1997 tenía una existencia de 18 vehículos cuya falta de venta por su precio altísimo, no pasa de ser una petición de principios del perito; además éste, por su cuenta hizo un cálculo de pérdida económica, en lo que se ha extralimitado de su encargo.

SÉPTIMO: Que a fojas 264 la demandante evacuó el traslado correspondiente solicitando el rechazo de la objeción, porque el perito revisó no sólo la documentación contable de la demandante, también recurrió a fuentes oficiales de información, tales como Servicio de Aduanas y ZOFRI S.A. de ellos concluyó un valor de adquisición, el que ha sido determinado en un universo de más de 300 operaciones que el demandante efectuó en un período de dos años, luego, la estimación que ha hecho el perito refleja con precisión y fundamento el valor de los vehículos respecto de los que la demandada no cumplió con sus obligaciones de transportista.

OCTAVO: Que, la objeción al peritaje esta orientada al valor probatorio que el dictamen del sr. Perito pueda tener en la contienda para acreditar los fundamentos de la acción deducida por la actora, con la sola excepción de señalar en forma tangencial que no se hizo la citación a que se refiere el inciso final del artículo 417 del Código de Procedimiento Civil. En lo que toca a esta aseveración, será desestimada porque el perito en su presentación de fojas 242, citó a las partes para el día 23 de Marzo de 1999 a lo que el tribunal proveyó "como se pide, para el día y hora propuesto", esa resolución se notificó por el estado diario y es suficiente para el fin señalado, de manera que, ese requisito formal de la pericia se cumplió a cabalidad. En lo que respecta a la objeción de fondo del peritaje, no se ha fundado en omisiones, imprecisiones o falta de explicaciones necesarias para entender el dictamen del perito, sino que se ha impugnado su valor probatorio, facultad que el artículo 425 entrega a los tribunales, señalándoles que debe efectuarse de acuerdo a las reglas de la sana crítica.

En cuanto a una excepción de caducidad:

NOVENO: Que en el segundo otrosí del escrito de contestación a la demanda de fojas 58 y siguientes la demandada opuso la excepción de caducidad de la acción teniendo presente para ello que el actor ha invocado y reproducido el artículo 985 del Código de Comercio que es una norma relativa al retardo en la entrega y para el improbable evento que se llegase a estimar un supuesto retardo de conformidad al artículo 1029 del mismo cuerpo legal el derecho a indemnización por el retardo caducó por no haberse dado aviso por escrito al transportador dentro de los 60 días consecutivos a la fecha de entrega de las mercancías.

que su parte ha demandado se declare que la compañía demandada ha incurrido en incumplimiento a su principal obligación como transportista, esta es, la entrega de la mercancía cuyo transporte su parte encomendó, lo que implica su pérdida, por lo que su parte no ha invocado en forma alguna la acción derivada del retardo a que se refiere el artículo 985 del Código de Comercio.

DÉCIMO PRIMERO: Que se rechazará la excepción de caducidad porque del análisis de la demanda se puede concluir que la acción intentada es la de indemnización de perjuicios por la pérdida de la mercancía y la cita al artículo 985 que se hace a la demanda debe entenderse como parte de un razonamiento lógico acerca de las normas que se encuentran comprometidas en un contrato de transporte marítimo.

En cuanto al fondo:

DUODÉCIMO : Que don Guillermo Cid Penroz en representación de don Héctor Rebollo Zagal y de este en su calidad de representante de la Sociedad **IMPORT & EXPORT STOP LIMITADA** interpone demanda contra de la **COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES S.A.**, representada por don Francisco Silva Donoso, en juicio ordinario de indemnización de perjuicios por incumplimiento del contrato de transporte suscrito con ella para que se declare que ha incurrido en grave incumplimiento de la obligación de entrega de la mercancía objeto del contrato en el puerto de destino, y que en virtud de tal incumplimiento esta obligado a indemnizar a su representada los perjuicios causados. Funda su demanda en que su representada es una compañía comercial que tiene como parte de su giro comercial, la compra de automóviles usados en subastas para mayoristas en Estados Unidos de Norteamérica y su posterior comercialización en Zona Franca de Iquique. En el desarrollo de estos negocios, durante el mes de Junio de 1.996, depositó en el terminal Tioga del puerto de Filadelfia, N.-Y., administrado y a cargo de la demandada, seis automóviles consignados a su nombre para ser transportados en la nave **PACIFIC RIDER** al puerto de Iquique.

De acuerdo con el conocimiento de Embarque otorgado por el transportista, folio 01789910, los vehículos fueron embarcados con destino al puerto de Iquique en la mencionada nave. No obstante lo anterior, a su arribo a este puerto, se constató el faltante de dos de los seis vehículos embarcados:

1.- Automóvil marca Mercedes Benz, modelo 300D, año de fabricación 1.987, VINWDBE33D81A418634.

Este faltante a la descarga se encuentra comprobado mediante Comprobante de Recepción N° 74.125 de fecha 17-07.96.

Expresa que ha exigido en reiteradas oportunidades la entrega de los vehículos faltantes, sin haber obtenido una respuesta satisfactoria

Por tanto, al existir dos vehículos faltantes a la descarga, la empresa ha incurrido en incumplimiento de su principal obligación, esta es, la entrega de la totalidad de la mercancía objeto del contrato de transporte.

Tal incumplimiento jurídicamente implica la pérdida de la mercadería faltante, esta es, dos automóviles marca Mercedes Benz ya individualizada, pérdida que debe ser indemnizada por la transportadora demandada, Compañía SudAmericana de Vapores S.A.

La cuantía de los perjuicios que demanda es la suma de \$ 29.454.840.75.-, según el siguiente detalle:

Daño emergente, por \$ 12.837.687,75.- De acuerdo a facturas de compra que se acompañan, los vehículos faltantes fueron adquiridos por su parte en la suma de US\$30.825.- equivalente a \$ 12.837.687,75.-, según tipo de cambio que consta en certificado valor dólar que acompañó en un otrosí.

Lucro Cesante, por \$16.617.153.- venta de los vehículos faltantes en Zona Franca es el equivalente a US\$25.000.- para el modelo 300D año 1.991 y de US\$15.800.- para el modelo 300D año 1.987.

En consecuencia, su parte por el incumplimiento de la demanda de su obligación de entrega y la consecuente pérdida de los vehículos ya individualizados, considerando su valor CIF, se ha visto privada de una ganancia legítima equivalente a \$ 4.154.288.25.-, lo que multiplicado por cuatro de acuerdo a la rotación del capital durante los 8 meses que han transcurrido, hace la suma que se demanda por este concepto sin perjuicio de lo que dejará de percibir en el lapso que medie entre esta demanda y la fecha de la sentencia.

Asimismo, la demandante debe pagar por este concepto los intereses corrientes sobre el monto total de la indemnización a contar de la fecha en que incurrió en mora, esta es, la de la entrega de los vehículos materia de la presente acción.

Pide se acoja la demanda en todas sus partes y, en definitiva, se declare:

1.- Que la demandada ha incurrido en incumplimiento a su principal obligación como transportista, esta es, la entrega de la mercancía cuyo transporte su parte encomendó, lo que implica su pérdida.

2.- Que derivado de tal incumplimiento, adeuda a la sociedad Import & Export Stop Limitada la suma de \$ 12.837.687,75.- a título de daño emergente, más los intereses corrientes y los reajustes, según el alza que experimente el I.P.C., desde la fecha en que debió cumplir con su obligación de entrega de la mercancía, hasta la del pago efectivo, y la suma de \$ 16.617.153,00.- a título de lucro cesante, sin perjuicio del tiempo que medie entre la fecha de interposición de la presente demanda y la de la sentencia que se dicte en autos. En subsidio de lo anterior, la demanda deberá ser condenada al pago de aquellas sumas que US, estime de justicia en relación con los antecedentes que se reúnan en autos, con expresa condenación a pagar los intereses corrientes y reajustes, según liquidación que practicará en su oportunidad procesal, más las costas de la causa

DÉCIMO TERCERO: Que la demandada contestó solicitando el rechazo de la demanda en todas sus partes, con costas, por no ser efectivos los hechos en que se funda y por carecer absolutamente de fundamento legal. Al efecto, expresa que probará fehacientemente en autos, que con fecha 31-05-96, los señores M & M MOTORS, con domicilio en Ellicot City, Estados Unidos, a través del Freight Forwarder JDF INTERNATIONAL TRANSPORT INC., también con domicilio en Estados Unidos, requirieron a su representada en ese país, por intermedio de su Agencia, CHILEAN LINE, una reserva de espacio para el transporte de 6 vehículos, que venían consignados a IMPORT & EXPORT STOP, Iquique, Chile. El contacto para este embarque, se hizo a través de una empleada de JDF INTERNATIONAL. Es decir, no fue la demandante quien solicitó a su representada el transporte, sino que M & M MOTORS, a través de JDF INTERNATIONAL.

Añade que la empresa M & M MOTORS fue la que actuó como embarcadora en el contrato de transporte con su representada y a su vez, tuvo la calidad de "vendedora" en la compraventa internacional que la demandante realizó respecto de estos vehículos a IMPORT EXPORT STOP S.A.

Expresa que con fecha 06.06.96, ingresan al TERMINAL FAPS, no al Terminal TIOGA como indica la demandante, 6 vehículos usados, por parte de M & M MOTORS. El terminal FAP no es de propiedad de Compañía Sudamericana de Vapores S.A., ni está a cargo de su representada, así como tampoco es administrado por ella se trata de un terminal privado ajeno al

tran
y c
hab
MC
es,
veh
VI
se
Gu
pro
sea
tra
En
em

06
do
ef
qu
ra
TI
m
ya

es
C
A
S.

El
el
de
de
08
Es
pe
y
qu
qu

transportista marítimo. Este terminal, recepciona la carga que se va a embarcar y custodia la mercancía, antes de producirse el hecho del embarque y habiendo ingresado estos 6 vehículos al Terminal FAPS, por parte de M & M MOTORS, a través de J.D.F.INTERNATIONAL, el propio embarcador, esto es, el vendedor de estos vehículos, procedió a retirar dos de estos seis vehículos del Terminal FAPS. Los vehículos que se retiraron fueron: VIN WD5EB33D8HA418634 y VIN WDBEB28D2MB399246; este retiro se efectuó por ticket N° 35849 de fecha 26.06.96 y el retiro lo firmó el Sr. Guillermo García, actuando por M & M MOTORS, en otras palabras, el propio embarcador quien lo podía hacer porque era el dueño de esta carga y sea que se haya vendido CIF o FOB, la propiedad de los seis vehículos sólo se transfiere al momento en que la carga, traspasa la borda de la nave. En el caso de autos, el embarcador, vendedor de estos vehículos, desistió de embarcar 6 y retiró dos, que son justamente los que motivan este juicio.

El conocimiento de Embarque fue emitido por su representada el 06.07.96, cuando ya había zarpado la M/N "PACIFIC RIDER" y este documento se confeccionó en base a la información original, presentada al efectuarse la reserva de espacio, sin considerar el retiro de los dos vehículos que ya había tenido lugar el 26.06.96. Un simple error de hecho y esto en razón que las personas encargadas de movilizar los vehículos del TERMINAL FAPS al costado de la nave, no informaron debidamente en su momento a su representada de esta circunstancia, es decir, que dos vehículos ya habían sido retirados.

Considerando que el flete de esta partida de vehículos era Collect, esto es, pagadero en destino, tal como lo señala el conocimiento de Embarque, CHILEAN LINE, remitió el ejemplar del Conocimiento de Embarque a la Agencia de Compañía Sudamericana de Vapores S.A., en Iquique, los señores SAAM S.A.

Es importante tener presente que el juego de conocimiento de Embarque, fue recibido por la actora, a través de SAAM Iquique. Agrega que el transportista sólo se enteró de este hecho al momento de cotejarse la guía de embarque que se emite al momento de colocarse la carga a bordo, con el documento de la reserva de espacio hecho el 31.05.96. Esto tuvo lugar el 08.07.96. y en ese momento se avisó por parte de CHILEAN LINE en Estados Unidos a SAAM Iquique, a fin de proceder a efectuar las correcciones pertinentes, tanto al Conocimiento de Embarque como al Manifiesto de Carga y demás documentación pertinente. Luego, el Conocimiento de Embarque que recibió la actora, no es por seis vehículos sino que por cuatro, toda vez que este documento fue corregido por la Agencia de transportes. Con fecha

uenta de la recepción de 4 vehículos con un peso de 4.960 Kilos. Con fecha 24.07.96, SAAM Iquique procede a efectuar la aclaración al Manifiesto, señalando que en lugar de 6 unidades, el Manifiesto debía decir 4, Causal: 2 Unidades no fueron embarcadas. La demandante pagó el flete correspondiente al transporte de 4 vehículos y no de seis. El monto del flete también aparece corregido.

Hace presente que la carga llegó en Julio de 1996; que a la actora se le entregó un Conocimiento de Embarque ya corregido, dando cuenta de 4 vehículos y no de seis; que jamás ella tuvo un Bill of Lading por seis vehículos sino que por cuatro; que el pago del flete lo efectuó el 23.07.96 con un cheque con vencimiento al 16.08.96. y que el retiro de la carga lo hizo el 24.07.96, durante Agosto, Septiembre, Octubre, Noviembre, Diciembre de 1996 y Enero de 1997, su representada no tuvo ningún reclamo por parte del consignatario, en todo ese tiempo.

Señala que la COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES S.A., carece de toda responsabilidad en este supuesto faltante de dos vehículos y en consecuencia, ninguna suma debe indemnizar a la actora, porque en primer término fueron partes el contrato de compraventa: IMPORT EXPORT STOP S.A y M & M MOTORS, la primera como compradora y la segunda como vendedora y como era necesario trasladar estos vehículos de un país a otro, existió un segundo contrato, cual fue el "Contrato de Transporte de Mercancías por Mar, bajo régimen del Conocimiento de Embarque". Fue M & M MOTORS quien requirió en Estados Unidos a su representada para el transporte de estos vehículos y este contrato de transporte produce sus propios efectos jurídicos, entre estos, la obligación que asume el transportista, de transportar la carga y producir su entrega en destino, pero ambas obligaciones no son de "dar", sino que de "hacer", la actora no puede pretender que sea el contrato de transportes el que haga nacer en ella el dominio de esos dos vehículos, exigiendo el cumplimiento de una obligación de entregar, inexistente y carente de objeto, porque jamás esos dos vehículos se embarcaron en la M/M "PACIFIC RIDER".

En el caso de autos, el Conocimiento de Embarque se emitió inicialmente, conforme a la información proporcionada por el embarcador, pero el Conocimiento de Embarque que le permitió a la demandante "retirar" su carga, una vez que ésta fue recibida por Emporchi, Iquique, fue un Bill of Lading por cuatro vehículos y no por seis. En consecuencia, de ninguna manera puede hacerse responsable a su representada por un supuesto faltante.

En relación con los perjuicios demandados expresa que rechaza categóricamente los perjuicios que se pretenden cobrar, a través de esta demanda, tanto porque no existe responsabilidad alguna para su representada, así como también en cuanto a su monto y la improcedencia de cobrar daño emergente y lucro cesante. De la misma forma se rechaza el cobro de intereses y reajuste.

DÉCIMO CUARTO: Que en los escritos de réplica y dúplica las partes reiteraron los conceptos vertidos en sus presentaciones de la demanda y contestación.

DÉCIMO QUINTO: Que el Tribunal citó a las partes a un audiencia de conciliación la que no prosperó y recibió la causa a prueba rindiéndose la documental, testimonial y pericial que rola en autos.

DÉCIMO SEXTO: Que existe acuerdo entre las partes en la existencia del contrato de transporte, restringiéndose la controversia a determinar si este versó sobre el traslado de cuatro o seis vehículos. Al efecto la demandada sostiene que la embarcadora el 26 de Junio de 1996 procedió a retirar del Terminal Faps dos de los seis vehículos que había llevado con anterioridad, y que por un error formal se señaló en el conocimiento de embarque que se transportaban dichos seis vehículos y no los cuatro como habría correspondido; en este mismo sentido, expresó que la demandante pagó por el flete de sólo cuatro vehículos los que estaría significando que estaba en antecedentes de la modificación de la carga.

DÉCIMO SÉPTIMO: Que al estar apoyada la acción del demandante en el mérito que arroja el conocimiento de embarque que en autos ha sido acompañado por ambas partes y teniendo presente que de conformidad a lo dispuesto en el artículo 977 del Código de Comercio éste "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", y este documento hará presumir, salvo prueba en contrario, que el transportador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque con la mención embarcado, que ha cargado las mercancías, tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque, como lo previene el artículo 1020 del Código citado, por lo que ha correspondido a la demandada desvirtuar las presunciones expresadas en el conocimiento de embarque y probar por su parte los fundamentos de su defensa.

DÉCIMO OCTAVO: Que para ese fin rindió la prueba documental acompañada a fojas 150 y siguientes, la que está en idioma inglés sin que se agregara su traducción en la forma dispuesta en el inciso segundo del artículo 347 del Código de Procedimiento Civil, de manera que el mérito que de ellos se pueda colegir resulta difícil aprehender a este sentenciador.

Que a fojas 150 se agregó una carta o declaración emitida por doña María Isabel Guerreo quien dice ser empleada por Chilean Line Inc. One World Trade Center, documento cuyo valor probatorio será desestimado por emanar de un tercero ajeno al juicio que no ha comparecido a estrados a ratificarlo, o si se estima que es una funcionaria de la empresa demandada en su filial de Estados Unidos, también debería ser desestimado su valor probatorio por emanar de la propia parte que lo presenta. A fojas 154 se agregó un documento denominado "Broking Order" de fecha 31 de Mayo de 1996 y que se refiere a 6 autos cuyo embarcador es M&M Motors/Import Stop. De fojas 156 a 161 constan seis documentos de recepción de vehículos en el Terminal Faps y en los correspondientes a los de fojas 159 y 161 se lee la palabra removed y la fecha 6/26/96. Enseguida se agregó a fojas 163 una copia del conocimiento de embarque de fecha 3 de Julio de 1996, como consta de la fecha respunteada al final del documento. A fojas 165 se agregó un documento denominado "invoice" N° 85745-2. A fojas 167 se acompañó una copia simple de un documento que tiene fecha 6.26.96 que daría cuenta del retorno al embarcador de dos vehículos. Un documento denominado "Freight Correction Sheet", preparado por doña María Isabel Guerrero, en el cual se deja constancia que los vehículos embarcados fueron cuatro y no seis y finalmente una copia del conocimiento de embarque corregido por Compañía Sudamericana de Vapores S.A. Asimismo a fojas 206 acompañó 14 copias de unas hojas que dan cuenta de los vehículos recibidos a bordo de la M/N "Pacific Rider", vehículos con destino a los puertos de Iquique, Valparaíso, Antofagasta y San Antonio.

Con el mismo objetivo rindió la testimonial de fojas 181 y siguientes, consistentes en las declaraciones de los testigos hábiles, sin tacha y legalmente examinados, don Alvaro Espinoza Almarza, José Luis Ormelo Rivera y Lidia Evelyn de Lourdes Aravena Carreño, quienes expusieron; el primero que la actora recibió un BL que ampara cuatro vehículos cuyo embarcador fue M&M Motors embarcado en el Puerto de Newark y destino a Iquique en la Motonave Pacific Rider, enseguida fue interrogado acerca del documento de fojas 171, respecto del cual reconoció que las correcciones se efectuaron en SAAM por la señorita Lidia Aravena y el señor José Luis Ormeño, del documento de fojas 154, 156, a 161, de fojas 165, de fojas 167, finalmente se le exhibió el

17.07.96, Emporehi Iquique por documento N° 74.125 da cuenta de la recepción de 4 vehículos con un peso de 4.960 kilos. Con fecha 24.07.96, SAAM Iquique procede a efectuar la aclaración al Manifiesto, señalando que en lugar de 6 unidades, el Manifiesto debía decir 4, Causal: 2 Unidades no fueron embarcadas. La demandante pagó el flete correspondiente al transporte de 4 vehículos y no de seis. El monto del flete también aparece corregido.

Hace presente que la carga llegó en Julio de 1996; que a la actora se le entregó un Conocimiento de Embarque ya corregido, dando cuenta de 4 vehículos y no de seis; que jamás ella tuvo un Bill of Lading por seis vehículos sino que por cuatro; que el pago del flete lo efectuó el 23.07.96 con un cheque con vencimiento al 16.08.96. y que el retiro de la carga lo hizo el 24.07.96, durante Agosto, Septiembre, Octubre, Noviembre, Diciembre de 1996 y Enero de 1997, su representada no tuvo ningún reclamo por parte del consignatario, en todo ese tiempo.

Señala que la COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES S.A., carece de toda responsabilidad en este supuesto faltante de dos vehículos y en consecuencia, ninguna suma debe indemnizar a la actora, porque en primer término fueron partes el contrato de compraventa: IMPORT EXPORT STOP S.A. y M & M MOTORS, la primera como compradora y la segunda como vendedora y como era necesario trasladar estos vehículos de un país a otro, existió un segundo contrato, cual fue el " Contrato de Transporte de Mercancías por Mar, bajo régimen del Conocimiento de Embarque". Fue M & M MOTORS quien requirió en Estados Unidos a su representada para el transporte de estos vehículos y este contrato de transporte produce sus propios efectos jurídicos, entre estos, la obligación que asume el transportista, de transportar la carga y producir su entrega en destino, pero ambas obligaciones no son de "dar", sino que de " hacer", la actora no puede pretender que sea el contrato de transportes el que haga nacer en ella el dominio de esos dos vehículos, exigiendo el cumplimiento de una obligación de entregar, inexistente y carente de objeto, porque jamás esos dos vehículos se embarcaron en la M/M " PACIFIC RIDER".

En el caso de autos, el Conocimiento de Embarque se emitió inicialmente, conforme a la información proporcionada por el embarcador, pero el Conocimiento de Embarque que le permitió a la demandante "retirar" su carga , una vez que ésta fue recibida por Emporchi, Iquique, fue un Bill of Lading por cuatro vehículos y no por seis. En consecuencia, de ninguna manera puede hacerse responsable a su representada por un supuesto faltante.

documento de fojas 2 y contrainterrogado manifestó que lo declarado no le consta personalmente, porque no estuvo en el lugar de embarque pero que vio los documentos ya que son de uso habitual en el negocio y que todo lo declarado se basa exclusivamente en esos documentos y que tuvo acceso a ellos en Febrero de 1997 cuando la demandante hizo el requerimiento judicial. El segundo testigo que es encargado de las importaciones y reclamos en Saam y que las anotaciones fueron hechas por él porque les llegó una hoja de corrección para dejar fuera los dos vehículos que no habían sido embarcados la que fue emitida por Chilean Line, representante de la Sud Americana en los Estados Unidos por la señorita María Isabel Guerrero donde rebaja se seis vehículos a cuatro, cambia el valor del flete y el volumen cúbico, reconoció el documento de fojas 1 como el que entregó al consignatario, luego declaró en relación a los documentos de fojas 156 a 161, y que el documento de fojas 169 corresponde a una corrección que él recibió y luego se hizo la aclaración del manifiesto donde dice seis, debe decir 4 vehículos y finalmente expresó que el consignatario no efectuó ningún reclamo al día siguiente hábil de recibir los vehículos, lo que le consta por ser el encargado de los reclamos. La última testigo señaló que de acuerdo a la información se intercambiaba entre la agencia Iquique y la Agencia Nueva York el embarcador, no avisó de el retiro y sólo la señora María Isabel Guerrero de la Agencia Iquique y la Agencia de Nueva York se percató de la diferencia después de revisar el informe de lo embarcado. Y el BL se le entregó al consignatario previo pago del flete, lo que se efectuó el 23 de Julio de 1996, por lo que ese mismo día se le hizo entrega del BL amparando cuatro vehículos y ante una contrainterrogación expresó que no le constaba que los documentos de fojas 167 y de fojas 154 a 161 fueran fidedignos ya que fueron elaborados en Nueva York.

DÉCIMO NOVENO: Que la prueba analizada en el considerando precedente apreciada de acuerdo a las reglas de la sana crítica de acuerdo a la facultad conferida en el nº4 del artículo 1206, no resulta suficiente para desvirtuar la presunción legal consagrada en el artículo 1020, ambas normas del Código de Comercio, en cuanto al hecho de establecerse en él que el transportador tomó a su cargo los seis vehículos que en él se señala como mercancía a transportar. En efecto, la documental referida emana toda ella de la propia parte que la presenta y es parte de una declaración o informe preparado por la empleada de la filial de la demandada Chilean Line, en los Estados Unidos de Norteamérica. Debiéndose contar su fecha desde el momento en que fue presentado en juicio, de acuerdo a lo previsto en el artículo 1703 del Código Civil. Asimismo, la prueba testimonial rendida se refiere principalmente a dichos documentos, respecto de los cuales declaran

osa
tigo
si su
testigos
cipación

instrucciones recibidas desde los Estados Unidos, pero en ellas se deja en claro que dichas alteraciones se efectuaron con posterioridad a la arribada de la motonave Pacific Rider a esta ciudad y luego de haber descargado los cuatro vehículos que fueron entregados al demandante. Estos declarantes implícitamente reconocen que esa modificación se hizo en forma unilateral y sin consultar al consignatario de la mercancía.

El testigo Espinosa manifiesta que la documentación relativa a este contrato de transporte la recibió alrededor del día 24 de Julio de 1996, posterior al arribo de la nave, sin embargo no explicó la forma en que un día antes el 23 de Julio aparece pagado en caja el transporte, y como es posible que en el documento de fojas dos reconocido por este mismo testigo, Emporchi el día 17 de Julio de 1996 dejó constancia del faltante de dos vehículos y del peso total de los que se descargaron, que coincide con la cifra de kilos manuscrita en el conocimiento de embarque.

Que con el documento acompañado por la demandada a fojas 165, que por esa circunstancia hace prueba en su contra se desprende que ésta a través de su filial en Estados Unidos, con posterioridad a la emisión del conocimiento de embarque el 03 de Julio de 1996, esto es, el 11 del mismo mes y año y luego de haber zarpado la motonave Pacific Rider, aún no contabilizaban el faltante de la carga, porque en ese instrumento denominado "invoice", se cobra el flete por seis vehículos y no por cuatro y de acuerdo al detalle expresado en el documento de fojas 163, ello lleva a presumir que recién se dieron cuenta del faltante de la carga al momento de arribar a este puerto y proceder a la descarga de la motonave.

VIGÉSIMO: Que la demandada alegó que su responsabilidad comenzaba recién al poner la carga a un costado de la nave, y al efecto declararon los testigos antes individualizados, sin embargo del conocimiento de embarque se expresa claramente que el lugar de recepción de la carga lo efectuó el transportista en el Terminal Faps, de manera que sea que le pertenezca o no, que administre o no administre ese terminal, su responsabilidad se generó a partir de recibir la carga en dicho terminal, pues así se expresa en el conocimiento de embarque.

Por otra parte, si eventualmente se estableciera que el embarcador M&M Motors retiró de ese terminal dos de los seis vehículos objetos del contrato de transporte, era obligación del transportador, según se establece en el artículo 1031 del Código de Comercio dar aviso por escrito de la pérdida, ya que de lo contrario, se presumirá, salvo prueba en contrario, que no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador. Ese aviso debió darse indicando la naturaleza general de la pérdida dentro de noventa días consecutivos, contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida, o desde la fecha de entrega de las mercancías, en conformidad con las letras a), b) o c) del artículo 983 según sea el caso, si esta fecha fuere posterior. En este mismo sentido se debe tener presente que de acuerdo al artículo 1022 del Código citado, el cargador garantiza al transportador la exactitud de los datos relativos al número de las mercancías que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque e indemnizará al transportador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos, aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque y este derecho a indemnización reconocido al transportador no limita en modo alguno, su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.

VIGÉSIMO PRIMERO: Que la demandada alegó también que la actora no reclamó oportunamente de la pérdida y se limitó a pagar el flete respecto de los cuatro vehículos que recibió. Estas alegaciones serán desestimadas en primer lugar atento a lo previsto en el inciso final del artículo 1027 del Código de Comercio, el cual dispone que no es necesario dar aviso de pérdida o daño respecto de los que se hayan comprobado en un examen o inspección conjunta de las partes, efectuado al momento de ser recibidas las mercancías por el consignatario. Al efecto, se debe tener presente que la llegada de dos vehículos menos que los contratados fue manifiesta, tanto es así que la propia demandada procedió unilateralmente a modificar el conocimiento de embarque a fin de adecuarlo a los cuatro vehículos entregados, por lo demás, al día de arribada de la motonave EMPORCHI emitió el comprobante de recepción 2º ejemplar DPU N°74125 anotando un faltante de dos vehículos a la descarga, este documento fue presentado por la demandante y si bien fue objetado por la demandada, luego lo citó en el acápite 12 de su contestación y el testigo Espinoza presentado por ella misma lo reconoció a fojas 184. Además, de la propia contestación se ve a constancia que antes de esta demanda existió reclamo por parte de la demandante, incluso antes de la carta de 27 de Febrero de 1997, porque la cita que de ella se hace a fojas 64, se remite a comunicaciones anteriores entre las partes respecto de este mismo tema. En este aspecto cabe tener presente



BILL OF LADING FOR PORT TO PORT AND INTERMODAL SHIPMENT

01/1/46
FOLIO Nº 01: 789910

EXPORTER (COMPLETE NAME AND ADDRESS):
M & M MURPHY W0567
8624 Frederick Rd.
Baltimore City, Md. 21043

INSTRUMENT NO: 40862267
EXPORT REFERENCE:

EE (COMPLETE NAME AND ADDRESS):
Import & Export Slop
Sona Franca
Iquique, Chile
Tel:

FORWARDING AGENT REFERENCES (COMPLETE NAME AND ADDRESS):
JDF International Transport Inc
P.O. Box 861 PNC#3939
Baltimore, Md. 21014

COMPLETE NAME AND ADDRESS:
Same as Consignee

POINT AND COUNTRY OF ORIGIN: Baltimore City, Md, USA
DOMESTIC ROUTING/EXPORT INSTRUCTIONS:

CSAV / CHL
ORIGINAL

RECEIPT: PLACE OF DELIVERY:
Pete Ferrina, 1881
PACIFIC RIDER Newark NJ
FOR TRANSHIPMENT TO: Lugo

CARRIER'S RECEIPT		PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER		
NO. AND NUMBERS	NO. OF PKGS.	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
	1	1993 Ford Escort LX-BW VIN#1FAPP15J3PW107354 ✓	2,400#	325CBF
	1	1990 INUZU Trooper 11 VIN#JACCH58E3L7910951 ✓	3,000#	425CBF
	1	1990 Nissan Access XE BW VIN#JN1HM15P7LX009022 ✓	2,600#	365CBF
	1	1987 Mercedes 300 E VIN#WDBE33JDBHA418634	2,800#	400CBF
	1	1991 Mercedes Benz 300 D VIN#WDBE32BD2MB399246	2,800#	400CBF
	1	1979 Mercedes Benz 300 D VIN#12313021J4887 ✓	2,800#	400CBF
Freight Collect				

CONEXION APROBADA SAAM SUJETO

CONEXION APROBADA SAAM SUJETO

These commodities licensed for ultimate destination Iquique, Chile.
Reversion contrary to U.S. law prohibited

DECLARED VALUE \$ TOTAL: 4,460 KGS
VALUE DECLARED, LIABILITY LIMIT APPLIES AS PER CLAUSE 10

NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS):
of containers or other packages or units shown in the above CARRIER'S RECEIPT and by the shipper to be held or goods described in the PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER, in apparent good order and condition, having indicated herein, have been

by COMPAÑIA SUO AMERICANA DE VAPORES S.A. (if no Pre Carrier or Place of Receipt by Pre Carrier is named above) or by the shipper with Pre Carrier named above (if Pre Carrier and/or Place of Receipt by Pre Carrier is named above) for shipment and conveying land, water or air carriers, if any, to the port of loading indicated above, subject to the terms and bills of lading of such Pre Carrier and such connecting carriers, and there to be delivered to SUO AMERICANA DE VAPORES S.A. for ocean transportation on the vessel named, or substitute, on the nearest practicable schedule, to the named port of discharge and there to be delivered to the consignee or On Carrier named by On Carrier in bill of lading above.

(TERMS AND CONDITIONS CONTINUED ON REVERSE SIDE HEREOF)

WHEREAS THERE HAVE BEEN EXECUTED THREE (3) BILLS OF LADING, ALL OF THE SAME TENOR AND WHICH BEING ACCOMPLISHED, THE OTHERS TO STAND VOID

COMPAÑIA SUO AMERICANA DE VAPORES S.A.
As Agent for the Carrier
Compañia Sud Americana de Vapores, S.A.
For the Master

DATED AT: B/L No. Mo. Day Yr.

FREIGHT CHARGES		PREPAID	COLLECT
Land Origin Charges			
Port Charges			
Ocean Freight			
SUB TOTAL			
GRAND TOTAL			

CONEXION APROBADA SAAM SUJETO

CONEXION APROBADA SAAM SUJETO

23
CA
GAB

APPLICABLE ONLY WHEN USED AS INTERMODAL BILL OF LADING

también que el tiempo de prescripción de la acción en este tipo de negocios es de dos años, contados desde el día en que termina la entrega de la mercancía por el porteador, o de parte de ellas, o cuando no hubo entrega, desde el término del último día en que debieron haberse entregado según lo dispone el artículo 1249 n°2 del Código de Comercio.

Que en lo que dice relación al pago del flete por los cuatro vehículos que si se recibieron solo cabe expresar que dicho pago bajo ningún aspecto puede significar una conformidad con la modificación unilateral del conocimiento de embarque o una confesión o admitir el no haber embarcado los dos vehículos restantes, puesto que el consignatario es una persona distinta del embarcador y no podría convalidar los posibles actos de éste, siendo una actividad normal de pagar por el flete de lo realmente entregado al consignatario.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que de conformidad a lo dispuesto en el n°1 del artículo 1017 del Código de Comercio tuvo la facultad de estampar en el conocimiento de embarque una reserva cuando supo o tuvo motivos para sospechar que los datos relativos a la naturaleza general, marcas principales, número de bultos o piezas, peso o cantidad de las mercancías contenidos en el conocimiento de embarque, no representan con exactitud las mercancías que efectivamente tomó a su cargo, lo que no hizo, y como se dejó establecido, no es que haya ignorado el supuesto retiro de dos vehículos por el cargador, puesto que no recibió la carga a un costado de la nave, sino como se expresa en el conocimiento de embarque se hizo cargo de ella en el Terminal Faps de modo que no existe excusa para que ni siquiera sospechase que no estaba completa la carga.

VIGÉSIMO TERCERO: Que por todos los antecedentes que se han venido analizando se acogerá la demanda.

Que para determinar el monto de los daños la demandante rindió la prueba pericial de fojas 250, informe que el Tribunal desestimaré de plano porque apreciado de acuerdo a las reglas de la sana crítica, que deben fundarse en la razón y principios lógicos científicamente aceptados, parece dicho informe más una predicción futurista que una determinación de perjuicios, porque de un supuesto o comportamiento histórico de importaciones de automóviles por parte de la actora concluye una proyección en base a la rapidez de venta de esos vehículos, parte del supuesto que los dos vehículos faltantes también se iban a vender de la misma forma, que venían en excelente estado, etcétera, son muchas cosas aleatorias que involucran no sólo a los perjuicios directos previstos y a aquellos que pudieron preverse al tiempo del contrato toda vez que no se ha probado como lo exige el artículo 1558 del

actuado dolosamente, para hacerlo responsable de perjuicios distintos a los señalados. Tampoco existe estipulación expresa de las partes en este sentido.

Que se desestimará, asimismo, dicho informe pericial, porque en este tipo de negocios o contratos de transporte por mar existe una norma legal, el artículo 992 del Código de Comercio, alegada por la demandada, que limita la responsabilidad a un máximo equivalente a ochocientas treinta y cinco unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o a dos y media unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor, limitación a la que se accederá.

Que en la especie no se determinó el peso exacto de cada uno de los vehículos transportados, pero existen menciones de peso en el conocimiento de embarque, que se contradicen con el peso total que manuscrito figura con un total de 4.960 kgs., tampoco se explica si eso corresponde a los vehículos que llegaron o a todos los mencionados en el conocimiento, por otra parte en el documento de fojas 2 se expresa que los cuatro vehículos recibidos pesaron 4.960, supuestamente kilos y finalmente en el documento acompañado por la demandada a fojas 169 se expresa que los seis vehículos pesaban 7439 kgs. Y que los cuatro entregados pesaban 4673 kgs. Netos, de esta manera y como resulta una cantidad mayor al determinarse el límite de la indemnización por kilogramo de peso bruto, en la etapa de ejecución del fallo se deberá acreditar el peso bruto de cada uno de los vehículos faltantes, de la misma manera que deberá establecerse la unidad denominada Derecho Especial de Giro definida por el Fondo Monetario Internacional o la que lo reemplace, a la fecha del cumplimiento o pago de esta indemnización, la que se determinará en la forma dispuesta en el inciso final del artículo 1244 del Código de Comercio.

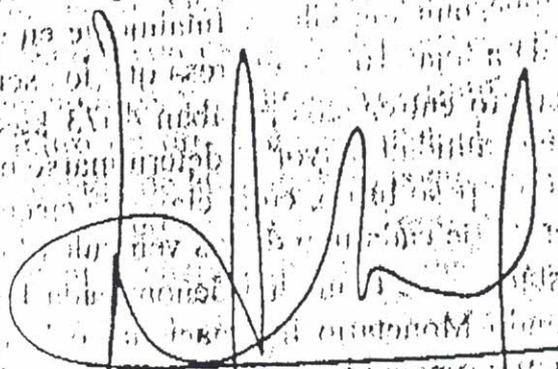
VIGÉSIMO CUARTO: Que en la forma en que se determinarán efectivamente los daños en el cumplimiento de esta fallo, permitirá que el transcurso del tiempo desde que ocurrió la pérdida de la mercancía, no implique una desvalorización monetaria que no haga equitativa y real la indemnización demandada, sin perjuicio de ello se dará lugar a los intereses demandados que comenzarán a correr desde que esta sentencia quede ejecutoriada.

Y vistos, además, lo dispuesto en los artículos 1445, 1545, 1546, 1558, 1560 y siguientes y 1698 y siguientes del Código Civil, artículos 974 y siguientes, 1014 y siguientes, 1027 y siguientes, 1032, 1203 y siguientes y 1244 del Código de Comercio, 144, 160, 170, 254 y siguientes, 341 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, se declara:

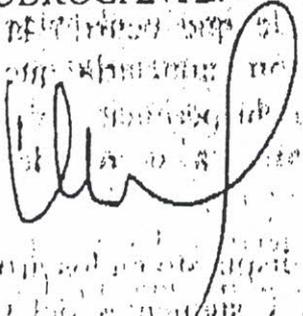
- I. Que se rechazan las objeciones documentales deducidas a fojas 40, 210 y 211.
- II. Que se rechaza la objeción al informe pericial efectuada a fojas 256.
- III. Que se rechaza la excepción de caducidad deducida en el segundo otrosí de fojas 58.
- IV. Que ha lugar a la demanda de lo principal de fojas 6 y siguientes, y en consecuencia se accede a la indemnización de perjuicios solicitada cuyo monto se determinará en la etapa de ejecución de esta sentencia en la forma dispuesta en los motivos vigésimo tercero y vigésimo cuarto, con los intereses corrientes para operaciones no reajustables que se calcularán del modo allí señalado.
- V. Que se condena a la demandada a pagar las costas del juicio.

Regístrese, notifíquese y en su oportunidad, archívese.

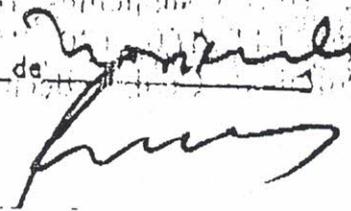
Rol Nº 13.462.



PRONUNCIADA POR DON VICENTE HORMAZABAL ABARZUA, JUEZ SUBROGANTE DEL TERCER JUZGADO DE LETRAS DE IQUIQUE Y AUTORIZADA POR DON RENATO DELUCCHI FUENTES, SECRETARIO SUBROGANTE.



Notificado el 20 de noviembre 2000 a las 14:05 hrs.



trescientos siete.....507

Paape Rider / Corte Apelada

Iquique, treinta de Abril del año dos mil uno.-

Vistos:

Se reproduce el fallo en alzada, y

Teniendo además presente:

Que la demandada no ha sido totalmente vencida en los autos, por lo que no procede condenarla al pago de las costas, conforme lo autoriza el artículo 144 del Código de Procedimiento Civil.

De acuerdo además a lo previsto en los artículos 992, 994 y 1244 del Código de Comercio, se revoca la sentencia apelada, de fecha quince de Noviembre del año recién pasado, escrita a fojas 268 y siguientes, en la parte que impone el pago de las costas, a la parte demandada y se declara que se libra de tal carga.

Se confirma, en lo demás apelado el referido fallo.

Redacción del Ministro señor Hernán Sánchez Marré.-

Regístrese y devuélvase.-

Rol N°37.456.-

Pronunciada por los Ministros don Jaime Chamorro Navia,

Sra. Susana Zonta

Santiago, treinta de mayo de dos mil dos.

Vistos:

En estos autos Rol N° 13.462 del Tercer Juzgado de Letras de Iquique, sobre procedimiento ordinario, la sociedad "IMPORT EXPORT STOP S.A." demandó a la "COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES", solicitando su condena al pago de una indemnización de perjuicios, por los montos que específicamente indica, representativos del daño emergente y lucro cesante que dice haber sufrido, con motivo del incumplimiento en que habría incurrido la demandada con relación a un contrato de transporte marítimo. El juez de ese tribunal, por sentencia de 15 de noviembre de 2000, acogió, con costas, la demanda de indemnización de perjuicios, aunque declarando que el monto de los mismos cabe determinarlos en la etapa ejecutiva posterior. La Corte de Apelaciones respectiva, por sentencia de 30 de abril de 2001, revocó ese fallo sólo en lo que hace a la condena en costas y, en cambio, declaró que la demandada quedaba liberada del pago de las mismas. Por consiguiente, confirmó en todo lo demás apelado el referido fallo de primera instancia.

En contra de esta última sentencia, la demandada dedujo recurso de casación en el fondo, denunciando los errores de derecho y las infracciones de ley que precisa en su escrito de fojas 308.

Se ordenó traer los autos en relación.

Considerando:

1° Que durante la vista de la causa se advirtió que los antecedentes del recurso manifiestan que la sentencia recurrida adolece de vicios que dan lugar a la casación en la forma, habiéndose oído sobre el particular a la abogada de la parte recurrente, única que concurrió a estrados;

2° Que la demanda de fojas 6 se funda en la existencia de un contrato de transporte marítimo de seis vehículos consignados a nombre de la actora, de acuerdo con el conocimiento de embarque de fojas 1, otorgado por el transportista y que lleva el folio N° 01-789910. Se añade en el libelo que al arribo en Iquique faltaban dos de esos vehículos. Ese contrato se demostraría con el aludido documento de fojas 1 (considerando 17° de la sentencia de

SERGIO A. CHIFFELLE BES NIER
PROCURADOR DEL NUMERO
CORRANDE N° 322 OF. 308
FONOS: 6990365 - 6992056
SANTIAGO - CHILE

autos

le
pe

et

one
ago

Orta

primer grado), expresándose en ese fallo que la prueba analizada en su motivo dieciocho no es suficiente para desvirtuarlo;

3° Que, sobre el particular, la sentencia recurrida no pondera debidamente el referido conocimiento de embarque de fojas 1 y 171, en cuanto aparece corregido tanto respecto de los dos vehículos en cuestión como en lo que hace al monto del flete. Del mismo modo, omite analizar los documentos de fojas 159 y 161, que corresponden a la recepción de tales vehículos en el terminal Faps, con relación al instrumento de fojas 167, que es el comprobante de retiro de los dos automóviles del aludido terminal y al de fojas 205 que es el que se llena en el barco sobre los vehículos efectivamente embarcados, en el que faltan; precisamente, los mismos vehículos señalados en los documentos de fojas 159 y 161.;

4° Que los fundamentos diecisiete, dieciocho y diecinueve del aludido fallo no cumplen con la exigencia legal respectiva, porque los dos primeros hacen una mera enunciación de dichos documentos y el último, porque señala genéricamente que no tendrían fecha cierta, sin especificar a cuales se refiere;

5° Que, por consiguiente, la sentencia impugnada incurrió en la causal de casación en la forma prevista en el artículo 768 N° 5 en relación al N° 4 del artículo 170 del Código de Procedimiento Civil y N° 5 del Auto Acordado de esta Corte sobre la forma de las sentencia, esto es, en haber sido pronunciada con omisión a las consideraciones de hecho y de derecho que deben servir de fundamento al fallo;

6° Que, a mayor abundamiento, la sentencia impugnada incurrió en el vicio del N° 4 del artículo 768 del Código de Procedimiento Civil, esto es, en haber sido dada ultra petita, toda vez que el actor no pidió en la demanda que se reservara, conforme al artículo 173 del mismo cuerpo legal, el derecho a discutir sobre la especie y monto de los perjuicios en la ejecución del fallo. Sin embargo, la sentencia de primer grado, confirmada por la que se impugna, reservó para dicha etapa la prueba el peso de los dos vehículos faltantes, base esencial para determinar el monto de la indemnización, no obstante que se litigó sobre la especie y monto de ello, como aparece del auto de prueba de fojas 90 vuelta.

Remite por correo 357

Por estas consideraciones y visto, además, lo dispuesto en los artículos 764, 766, 768 N° 5, 775, 786 y 808 del Código de Enjuiciamiento Civil, se invalida de oficio la sentencia de treinta de abril del año dos mil uno, escrita a fojas 307, debiendo, acto continuo y sin nueva vista, pero separadamente, dictarse la sentencia que corresponda con arreglo a la ley.

Atendido lo resuelto, téngase por no interpuesto el recurso de casación en el fondo deducidos a fojas 308.

Regístrese.

Redacción del Ministro señor Domingo Kokisch Mourgues.

N° 2107-01.-

S. Chiffelle
Domingo Kokisch Mourgues
[Signature]

SERGIO A. CHIFFELLE BES NIER
PROCURADOR DEL NUMERO
MORANDE N° 322 OF. 308
FONOS: 5990365 - 5902036
SANTIAGO - CHILE

vo
ra
to
lo
os
el
te
es
el
c
do
os
ala
;
sal
tel
de
da
de
el
en
ue
a
lo.
na,
ise
se
de

Santiago, treinta de mayo de dos mil dos.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 786 del Código de Procedimiento Civil, se procede a dictar sin nueva vista, la sentencia que corresponde conforme a la ley.

Vistos:

Se reproduce la sentencia en alzada, con excepción de sus fundamentos décimo sexto a vigésimo cuarto, inclusive, que se eliminan.

Y teniendo, además, en consideración:

1° Que son hechos no controvertidos por las partes o debidamente comprobados por la prueba rendida en autos, los siguientes:

a.- M & M Motors a través de su agente JDF International Transport INC., celebró, en Estados Unidos, un contrato de transporte marítimo de mercancías, en calidad de porteador, con la Compañía Sudamericana de Vapores, para su transporte en la nave Pacific Rider al puerto de Iquique;

b.- Se designó como consignatario de la mercancía transportada a la sociedad Import & Export Stop, Zona Franca de Iquique, Chile;

2° Que la definición de contrato marítimo la encontramos en el artículo 974 del Código de Comercio, que dice: "aquel en virtud del cual el porteador se obliga, contra el pago de un flete, a transportar mercaderías por mar de un puerto a otro". Sin embargo, esta definición se complementa con el concepto existente en el artículo 927, que en su inciso 3° dispone: "Cuando el dueño o armador de la nave asume la obligación de embarcar mercancías de terceros en lugares determinados, conducir las y entregarlas en lugares también determinados, el contrato toma el nombre de transporte de mercancías por mar o contrato de transporte marítimo".

Se trata, por lo tanto, de un contrato principal, consensual, bilateral, oneroso y conmutativo. Además, y aunque aparezca evidente, es un acto de comercio por cuanto se encuentra descrito en el número 15 del artículo 3° del Código de Comercio.

3° Que las partes en el contrato de transporte marítimo son, de acuerdo al artículo 175 del Código de Comercio, las siguientes:

SERGIO A. CHIFFELLE BESNIER
PROCURADOR DEL NÚMERO
MORANDE N° 322 OF. 608
FONOS: 8990266 - 8990266
SANTIAGO - CHILE

Iquique
señor
ido, en
rio del

a). El porteador o transportador; que es toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo con un cargador.

b). Cargador; que es toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercaderías con un porteador y toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha entregado efectivamente las mercaderías al porteador en virtud de un contrato de transporte marítimo;

4° Que, por otra parte, consignatario, es la persona habilitada por un título para recibir las mercaderías, es decir, el consignatario es la persona llamada a recibir el encargo puesto que es a ella a quien se envían, debiendo precisarse que una misma persona puede ser a la vez cargador y consignatario. A lo expresado cabe añadir que el transporte de las mercancías puede efectuarse bajo la modalidad de "flete pagado" o en la forma de "flete por pagar", caso este último en que es el destinatario quien debe efectuar el pago correspondiente;

5° Que, a fojas 181 y siguientes, declararon los testigos de la demandada don Alvaro Espinosa Almarza, don José Luis Ormeño Rivera y doña Lidia Aravena Guerrero, quienes expusieron, en síntesis, que la Agencia en Iquique de la demandada (SAAM), procedió a rectificar el conocimiento de embarque en cuanto al número de vehículos transportados y al monto del flete, corrección que efectuaron porque Chilean Line, representante de la Compañía Sudamericana de Vapores en los Estados Unidos, se percató de que no habían sido embarcados dos vehículos, reconociendo esos testigos los documentos de fojas 150 a 171, precisando que el conocimiento de embarque, así corregido, fue entregado al consignatario y que éste pagó el flete correspondiente a cuatro vehículos transportados;

6° Que en el conocimiento de embarque de fojas 1 y 171, acompañado respectivamente por la actora y por el demandado, consta que los vehículos individualizados como "1987 Mercedes Benz 300-E" y "1991 Mercedes Benz 300-D", se encuentran entre paréntesis y con la leyenda, en ambos costados,

SERGIO A. CHIFFELLE BESNIER
PROCURADOR DEL NUMERO
MORANDE N° 322 OF. 308
FONOS: 6990366 - 6992056
SANTIAGO - CHILE

1

debidamente firmada: "corrección aprobada SAAM Iquique", señalándose una carga de 4.960 kilos. En cuanto al flete, figura un valor de US \$1.835 y, entre paréntesis y corregido, la cantidad de US \$2.735. Tal información es coincidente con el comprobante de recepción de la Empresa Portuaria de Chile Administración del Puerto de Iquique, de fojas 2, relativa a cuatro vehículos con un peso de 4.960 kilos y con el recibo de pago del flete, de fojas 208, emitido por EMP - SAAM el 23 de julio de 1996, por un valor de US \$1.835;

7° Que el artículo 977 del Código de Comercio dice que: "El conocimiento de embarque es un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo...". Sin embargo, dicho documento no es una escrituración del contrato de transporte marítimo, sino que un efecto de él, pues se emite en cumplimiento de ese contrato. En este caso, el porteador lo hizo entregándolo al consignatario el que pagó el flete por la mercadería transportada, de la que daba cuenta dicho conocimiento;

8° Que resulta evidente, que en la especie, se convino la modalidad de flete pagadero en destino, que según la doctrina se paga contra la entrega de las mercaderías y que se conoce como "Freight Collet", "Freight at Destination" o "Freight Forward", modalidad que en ciertas legislaciones constituye un elemento de la naturaleza del contrato;

9° Que, si bien los documentos de fojas 156 a 161 dan cuenta del recibo en el terminal Faps, el día 6 de junio de 1996, de un total de seis vehículos, el que figura agregado a fojas 167 comprueba que posteriormente, el día 26 de junio de ese año, fueron retirados de ese terminal dos de aquellos vehículos, esto es, los referidos en los comprobantes de recibo números 2036 y 2038. Además, en el instrumento de fojas 205, que es el que se llena en el barco con relación a los vehículos efectivamente embarcados, consta que faltan precisamente los dos números de los comprobantes de recibo anteriormente mencionados. Resta agregar que el señalado documento de fojas 167 fue el que recibió la Agencia SAAM Iquique para efectuar la corrección en el conocimiento de embarque, en lo que se refiere al número de vehículos y al monto del flete.

SERGIO A. CHIFFELLE BESNIER
PROCURADOR DEL NUMERO
MORANDE N° 322 OF. 308
FONOS: 6990366 - 6992056
SANTIAGO - CHILE

10° Que, en consecuencia, ponderándose la prueba rendida en autos de acuerdo con las reglas de la sana crítica, según lo permite el artículo 1206 n°4 del Código de Comercio, debe llegarse a la conclusión de que M & M Motors convino con la demandada el transporte de cuatro vehículos en la nave Pacific Rider al puerto de Iquique, cuyo correspondiente flete fue pagado por la actora y recibidos conforme por ella, sin que la prueba demuestre que dicho contrato comprendiera, además, los dos vehículos que reclama la demandante;

11° Que las copias de las facturas de adquisición de los dos vehículos, materia de la demanda, acompañados a fojas 179, resultan del todo irrelevantes para decidir la materia discutida, que es la existencia de un contrato de transporte marítimo entre M & M Motors y la demandada, en que el actor es un tercero que debía acreditarlo, sin perjuicio de sus relaciones jurídicas con el porteador;

12° Que no cabe analizar la pericia de fojas 250 por referirse a unos supuestos perjuicios por un incumplimiento no probado;

13° Que, en estas condiciones, debe desestimarse la demanda de fojas 6, por carecer de fundamento.

Por estas consideraciones y lo preceptuado en los artículos 186 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, se revoca la sentencia de quince de noviembre del año dos mil, escrita a fojas 268 y se decide, que no ha lugar a la demanda interpuesta en lo principal de fojas 6, con costas de la causa.

Regístrese y devuélvase.

Redacción del Ministro señor Domingo Kokisch Mourgues.

N° 2107-01.

Ac. 412-12 - 000000

Ac. 412-12 - 000000

SERGIO A. CHIFFELLE BES NIER
PROCURADOR DEL NUMERO
MORANDE N° 322 OF. 308
FONOS: 6990369 - 6992056
SANTIAGO - CHILE

del

A. Kokisch

Pronunciado por los Ministros señor Hernán Alvarez G., Eleodoro Ortiz S., Enrique Tapia W., Jorge Rodríguez A. y Domingo Kokisch M.. No firma el Ministro señor Alvarez G. y Tapia, el primero por encontrarse con licencia médica, y el segundo, en comisión de servicios, no obstante haber concurrido a la vista del recurso y acuerdo del fallo.

[Signature]

SERGIO A. CHIFFELLE BES NIER
PROCURADOR DEL NUMERO
MORANDE N° 322 OF. 308
FONOS: 6990366 - 6992056
SANTIAGO - CHILE

En Santiago, a diecinueve de mayo
de dos mil dos notifiqué por (CZ)
el Estado Diario la resolución precedente E 333

[Signature]

[Handwritten mark]