

SENTENCIA DE 28.04.98

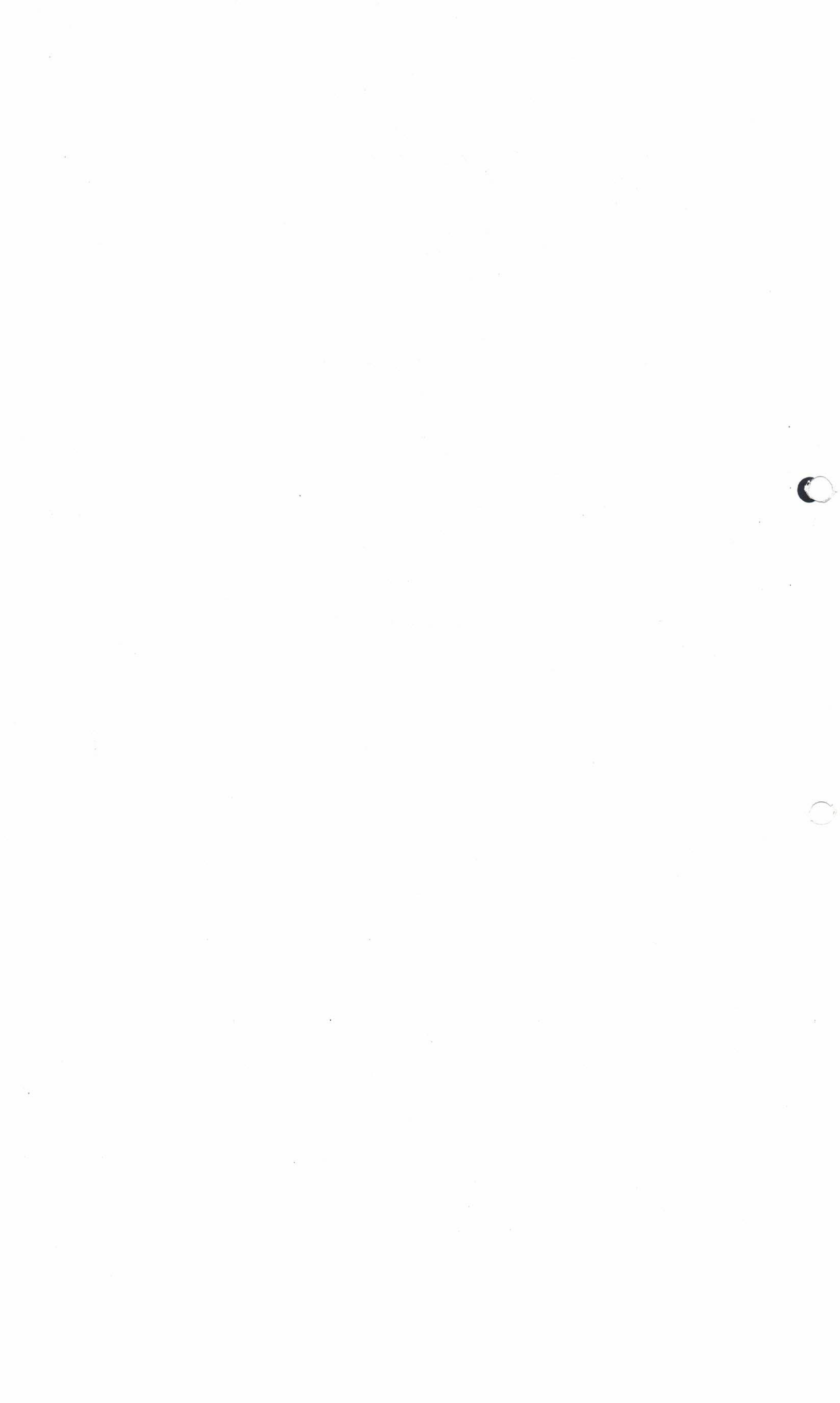
**JUICIO ORDINARIO : "COMERCIAL SANPAL LTDA. con
COMPAÑIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A."**

**TEMA : Transporte de cebollas desde Valparaíso a San
Juan, Puerto Rico. Carga rechazada en destino. Mercancía transportada bajo
régimen de ventilación forzada. Sentencia rechaza la demanda en contra de
CSAV, estableciendo que la causa del daño se debió a una condición de pre-
embarque.**

**Este caso interesa, por el análisis que hace el Juez de la debida diligencia del
porteador marítimo y por el alcance de los certificados sanitarios del SAG y
del USDA. Además, en este caso se probó, que el demandante faltaba a la
verdad, desde el momento que a través de información proporcionada por el
Banco Central de Chile, establecimos el retorno de divisas que el embarcador
tuvo y el verdadero valor del producto embarcado.**

**Además, se refiere en forma especial al sentido y alcance de la cláusula "Clean
on Board", esto es, aplicando la costumbre comercial marítima, no significa otra
cosa que "aparente buen estado".**

**COMENTARIO : La sentencia se encuentra firme y ejecutoriada.
Fue objeto de recurso de casación en la forma y apelación. Ambos rechazados.**



1^a Instancia Rapel / Sumpul
Notificación sentencia
a autos 04.05.98

Poder Judicial

CHILE

Rol : C-23439-95

Foja: 1863 -

mil ochocientos
sesenta v
tres.-

FOLIO : 55
JUZGADO : 1º Juzgado Civil de Valparaíso: Prat 779
ROL : C-23439-95
CARATULADO : COM.SAMPAL CON CIA SUDAMERICAN

Valparaíso. martes veintiocho de abril de mil novecientos
noventa v ocho

VISTOS

A foias 31. comparece don Andres Chellew Molgaard. abogado.
por Comercial Sampal Ltda. del giro de su denominación. ambos con
domicilio. para estos efectos. en calle 814. oficina 412.
Valparaíso. e interpone demanda en contra de la Compañía Sud
Americana de Vapores S.A. por 178.600.77 dólares de los Estados
Unidos de América (en adelante "US\$") más intereses v costas.
sociedad del giro de su denominación. representada por su Gerente
General. señor Patricio Silva Donoso. ingeniero. ambos con
domicilio en calle Blanco 895. Valparaíso. por el daño emergente
v el lucro cesante por US\$ 178.600.77 más intereses v costas.
derivado de la pérdida de un cardamento de 5.200 mallas de
cebollas transportadas en la motonave Rapel. de propiedad de la
demandada: Condenar a la Cia. Sudamericana de Vapores S.A. a
pagar como indemnización del daño mallas de cebollas
transportadas en la MN Rapel en su viaje 23 dirección norte. la

Rol : C-23439-95

suma de US\$ 111.250.77. o la suma que US. estime en iusticia procedente. más intereses v costas: Condenar a la Cia. Sudamericana de Vapores A.A. a pagar como indemnización del lucro cesante causado v provocado por la pérdida de 5.200 mallas de cebollas transportadas en la M/n Rapel en su viaie 23 dirección norte. la suma de US\$64.350.00 o la suma que el Tribunal estime en iusticia procedente. más intereses v costas.

Fundamenta su acción en que Comercial Sampa Ltda. v la Cia. Sudamericana de Vapores S.A. celebraron un contrato de transporte por mar. entre los puertos de Valparaíso/Chile v San Juan Puerto Rico. v que tuvo por objeto el transporte de 5.200 mallas de cebollas. la nave que las transportó fue la motonave Rapel en su viaie 23 en dirección al norte. La demandada emitió dos conocimientos de embarque N°s 057451 v 057454. ambos de fecha 17 de Mayo de 1993. con puerto de carga en Valparaíso/Chile v de descarga en San Juan/Puerto Rico. representativos de 4350 v 850 mallas de cebollas valencianas respectivamente. Los conocimientos de embarque fueron emitidos por la demandada "clean on board". esto es. el armador dejó constancia que el conocimiento es limpio. que no contiene cláusula alguna sobre añadida o anotación que declare defectos de la mercancía v/o de su embalaje. La carga antes señalada fue rechazada por el importador internacional. señores "Central Produce El Jibarito Inc". por brotación v otros daños a las cebollas embarcadas para su transporte en la motonave Rapel en su viaie 23 dirección norte. lo cual se tradujo en su pérdida total. Lo anterior fue comprobado v certificado por el

Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de América. emitiendo los debidos certificados de inspección. Tal brotación y daño se produjo durante el período de custodia de la mercadería a que se encuentra suieto el transportista marítimo. en este caso. la Compañía SudAmericana de Vapores S.A. Su representada reclamó a la Compañía SudAmericana de Vapores S.A. de los daños y la pérdida de las 5.200 mallas de cebollas transportadas en la motonave Rapel en su viaje 23 dirección norte. por medio de carta de fecha 4 de junio de 1993. suscrita por el señor Rodolfo Sandoval Lorenzen. la cual debidamente recepcionada por la demandada. Por tal razón. la demandante: a) No recibió el pago de US\$78.000 por las cebollas exportadas (valor FOB. esto es. el precio de carga se determina a bordo de la nave libre de otros gastos. se excluye el valor del flete y del seguro): b) Incurrió en el pago de los fletes a la demandada por la suma total de US\$27.374.063: c) Debió efectuar pagos al Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de América por un total de US\$27.374.63: c) Debió efectuar pagos al Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de América por un total de \$US.951.66. v. de) Debió pagar derechos al Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América por US\$4.829.48. Lo anterior da como resultado un daño emergente para los demandantes de US\$111.155.77. sin considerar intereses y costas. Además. producto del daño y pérdida de la carga de cebollas en la motonave Rapel en su viaje 23 dirección norte la empresa importadora. decidió cancelar y no efectuar el embarque de cebollas que seguía. programado para la motonave "Renaico". En

consecuencia. el lucro cesante inmediato v directo por la pérdida de las cebollas en el viaje número 23 dirección norte de la motonave Rapel. es de por lo menos de la suma antes señalada.

A foias 36. rola escrito de rectificación de demanda en el sentido de que el nombre del Gerente de la Cia. Sudamericana de Vapores S.A. es Francisco Silva Donoso v no Patricio Silva Donoso

A foias 53. el demandante presenta demanda corregida en el siguiente sentido: En lo principal: demanda indemnización de daño emergente v lucro cesante por pérdida de carga. Primer otrosí: Acompaña documento. Segundo otrosí: Patrocinio v poder. Andrés Chellew Molgaard. abogado. por. según se acreditará. Comercial Sambil Ltda. del giro de su denominación. ambos con domicilio. para estos efectos. en calle Prat 814. Oficina 412. de la ciudad de Valparaíso. e interpone demanda en contra de la Compañía Sudamericana de Vapores S.A. por 175.505.77 dólares de los Estados Unidos de América (en adelante "US\$") en su equivalente en moneda nacional. más intereses v costas. sociedad del giro de su denominación. representada por su Gerente General. señor Francisco Silva Donoso. ingeniero. ambos con domicilio en calle Blanco 895 de la ciudad de Valparaíso. por el daño emergente v el lucro cesante derivado de la pérdida de un cargamento de 5.200 mallas de cebollas transportadas por la motonave Rapel. de propiedad de la demandada. en su viaje 23 dirección norte. entre los puertos de Valparaíso/ Chile v San Juan/Puerto Rico. Fundamenta su acción en que Comercial Sambil v la Cia.

SudAmericana de Vapores S.A. celebraron un contrato de transporte por mar, entre los puertos de Valparaíso/Chile v San Juan/Puerto Rico v que tuvo por objeto el transporte de 5.200 mallas de cebollas. La nave en la cual transportaron las cebollas fue la motonave Rapel en su viaje 23 en dirección al norte. La demandada emitió dos conocimientos de embarque, números 057451 v 057454, ambos de fecha 17 de Mayo de 1993, con puerto de carga en Valparaíso/ Chile v de descarga en San Juan/Puerto Rico, representativos de 4350 v 850 mallas de cebollas valencianas respectivamente. Los conocimientos de embarque fueron emitidos por la demandada "clean on board", esto es, el armador dejó constancia que el conocimiento es limpio, que no contiene cláusula alguna sobreañadida o actuación que declara defectos de la mercancía v/o de su embalaje. La carga fue rechazada por el importador internacional, señores "Central Produce El Jibarito Inc", por brotación v otros daños a las cebollas embarcadas para su transporte en la motonave Rapel en su viaje 23 dirección norte, lo cual se tradujo en su pérdida total. Tal brotación v daño se produjo durante el período de custodia de la mercadería a que se encuentra sujeto el transportista marítimo, en este caso, la Compañía SudAmericana de Vapores S.A. Su representante recibió a la Cia. SudAmericana de Vapores S.A., de los daños v la pérdida de las 5.200 mallas de cebollas transportadas en la motonave Rapel en su viaje 23 dirección norte, por medio de carta de fecha 4 de Junio de 1993, suscrita por el señor Rodolfo Sandoval Lorenzen, la cual debidamente recepcionada por la demandada. Por tal razón, a) no recibió el pago de US\$78.000 por las cebollas

exportadas (valor FOB). esto es. el precio de carga se determina a bordo de la nave libre de otros gastos. se excluye el valor del flete v del seguro): b).- Incurrió en el pago de los fletes a la demandada por la suma total de US\$27.374.63: c).- Debió efectuar pagos al Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de América por un total de US\$951. 66: v d). Debió pagar derechos al Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América por US\$4.800.48. Lo anterior da como resultado un daño emergente para los demandantes de US\$111.155.77. sin considerar intereses v costas. Además. producto del daño v pérdida de la carga de cebollas en la motonave Rabel en su viaje 23 dirección norte. la empresa importadora. decidió cancelar v no efectuar el embarque de cebollas que seguía. programado para la motonave "Renaico". Para tal embarque se había pactado un precio FOB (precio de mercancía sin gastos a bordo de la nave) de US\$ 64.350. En consecuencia. el lucro cesante inmediato v directo por la pérdida de las cebollas en el viaje número 23 dirección norte de la motonave Rabel. es de por lo menos de la suma antes señalada.

A foias 62. contestando la demanda. la demandada solicita el rechazo de esta. en todas sus partes. con costas. por no ser efectivos los hechos en que se funda v por carecer absolutamente de fundamento legal.

A foias 77. replicando la parte demandante solicita que la demanda sea acogida en todas sus partes en virtud de las consideraciones que se han hecho en el mismo escrito de demanda v en atención de las que se hacen valer en el presente escrito.

A foias 92. duplicando la demandada reitera su petición de rechazar esta demanda en todas sus partes. con costas. por carecer de asidero legal.

A foias 110. se recibió la causa a prueba. rindiéndose la que consta en autos.

A foias 1843. se decretó una medida para mejor resolver. la que se encuentra cumplida.

A foias 1854. riió el decreto de foias 1836 que citó a las partes para oír sentencia.

A foias 1856 las partes de comun acuerdo suspenden el procedimiento.

A foias 1862 se ordena que riiia el decreto que citó a las partes para oír sentencia.

C O N S I D E R A N D O:

EN CUANTO A LA OBJECION DE DOCUMENTOS: 1º Que a fs.40 la parte demandada objetó los siguientes documentos acompañados por la demandante a fs.31: 1) Cobia simple de la carátula v de la pag.37 del Libro de "Terminología del Negocio Naviero" de fs.9 bis. por tratarse de una simple fotocopia. que a lo más será la opinión de un actor respecto al sentido de las expresiones "clean on board": 2) Comprobante de pago de derechos del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América N°350023634- 3.

adreadado a los autos a fs.24. por tratarse de instrumento privado emanado de un tercero. aieno al iuicio v cuva autenticidad v la veracidad de su contenido no constan a la demandada: 3) Certificado de inspección Nº M-497855-7 que se habría emitido por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de América. adreadado a foias 23. por ser instrumento privado. emanado de un tercero aieno al iuicio. cuva autenticidad. integridad v el hecho de haber sido otorgado no le consta a su parte: 4) Certificado de inspección Nº M 497856-5 que se habría emitido por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos adreadado a foias 22. v objetado por las mismas razones anteriores: 5) Certificado de inspección Nºs M-497823-5: M -497871-4: v M -497398-8. que se habrían emitido por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de América v adreadados a foias 21. 20 v 19. respectivamente. objetados por las mismas razones anteriores. sin perjuicio que los dos últimos son simples fotocopias v que además. aparecen extendidos en lenguas extranjeras: 6) Nota de débito Nº 002 que habría emitido Comercial Sampaal Ltda. de fecha 20 de Septiembre de 1993. por US\$ 111.250. 77. objetado por tratarse de un documento emanado v elaborado por la propia demandante v adreadado a foias 16 de autos: 7) Carta emanada por Central Produce El Jibarito Inc. a Comercial Sampaal Ltda. de fecha de Junio de 1993 v que habría firmado Orlando Mavendía Díaz objetado por emanar de un tercero aieno al iuicio v en consecuencia. su autenticidad. integridad v veracidad v el hecho de haberse otorgado no le constan a la demandada. v adreadado a los autos a foias 15: 8) Fax enviado por

Rol : C-23439-95

Foia: 1871 -

Comercial Sampal Ltda. a Central Produce El Jibarito Inc. de fecha 4.6.93 firmado por Rodolfo Sandoval Lorenzen. -agredado a foias 14. por tratarse de instrumento privado emanado de la propia demandante: 9) Fax enviado por Central Produce el Jibarito Inc. a Comercial Sampal Ltda. de fecha 15-07-93. agredado a foias 13. por tratarse de un instrumento privado emanado de un tercero aieno al iuicio. que no aparece firmado v que para tener valor en iuicio debe cumplir con los requisitos que la ley prevee: 10) Fax que habría enviado Central Produce El Jibarito Inc. a Comercial Sampal Ltda. de fecha 5.7.93 agredado a foias 12. v obietado por las mismas razones anteriores: 11) Fax que había enviado Central Produce El Jibarito Inc. a Comercial Sampal Ltda. de fecha 30.8.93 v agredado a foias 9. obietado por las mismas razones señaladas en el número anterior: 12) Fax que habría enviado Central Produce El Jibarito Inc. a Comercial Sampal Ltda. de fecha 10.8.93. por el cual se habrían enviado copia de cuatro subuestos cheques del Banco Santander de Puerto Rico v agredado a foias 4. obietado por ser instrumento privado. sin firma emanado de un tercero aieno al iuicio v en consecuencia. su autenticidad. intearidad. otordamiento. fecha. son circunstancias que no le constan a su parte v no cumplen con los requisitos que la ley exige que debe reunir un documento emanado de tercero: 13) Fax que habría enviado Comercial Sampal Ltda. a Comercial Produce El Jibarito Inc. de fecha 8.8.93 v que habría firmado don Rodolfo Sandoval Lorenzen v agredado a foias 2. por ser un instrumento privado emanado v elaborado por la propia demandante.

Que a foias 152. la parte demandada. objetó los siguientes documentos acompañados por la parte demandante a fs.123: a) documento de foias 112. certificado de inspección N° 93.046-P de 18.5.93. por tratarse de un documento privado emanado de un tercero. cuya autenticidad. veracidad no le constan a su parte: b) documento de foias 115. certificado fitosanitario N° 10.113. de un tercero ajeno al juicio. cuya autenticidad. veracidad y el hecho de haberse otorgado. no le constan a su parte. sin perjuicio de la objeción señala que el documento no entrega antecedente alguno respecto al proceso de curado de esta partida de cebollas ni a la preparación que tuvo para el transporte: c) documento de foias 116. por las mismas razones señalados en la letra b) : d) documento de foias 117. objetado por las mismas razones de las letras b) y c): e) documento de foias 118. objetado por las mismas razones de las letras c) y d): f) documento de foias 119. por las mismas razones señaladas en la letra b): g) documento de foias 120. por las mismas razones indicadas en la letra c): h) documento de foias 121. por las mismas razones de la letra d): i) documento de foias 122. por tratarse de instrumento emanado de un tercero cuya autenticidad. veracidad no le constan a su parte y. además. hace presente que en el documento no se hace mención alguna a condición de la cebolla. proceso del curado y preparación de ésta para el embarque.

Que a foias 145. la parte demandada objetó los documentos acompañados por la demandante a foias 132. y que se adrean de

foias 124 a 131. por consistir en meras opiniones. que no resultan obligatorias para SS. al momento de resolver. ni cuya consistencia v autoridad constan a su parte.

Que a foias 153. la parte demandada objetó los documentos acompañados por la demandante a foias 142: 1º) Planilla de inspección de productos agrícolas Nº 27 v 38 adreado a foias 137. por emanar de un tercero. sin constar a su parte su autenticidad v veracidad. Sin perjuicio hace presente que en ninguna parte este documento hace mención al proceso de curado de cebollas v a la preparación que ésta tuvo para el transporte: 2) Planilla de inspección de productos agrícolas Nº 2737. adreado a foias 138. objetado por las mismas razones del número 1): 3) Planilla de inspección de productos agrícola de exportación Nº 2736. adreado a foias 139. objetado por las mismas razones señaladas precedentemente: 4) Planilla de inspección de productos agrícolas de exportación Nº 2735. adreado a foias 140. objetado por las mismas razones anteriores v 5) Planilla de inspección de productos agrícolas de exportación Nº 2734. adreado a foias 141. v objetado por las mismas razones anteriores

Que a foias 179. la parte demandada objeta los documentos acompañados a foias 175. por el actor. v adreado de foias 161 a 164. consistentes en la traducción al castellano acompañada por la demandante de las expresiones en inglés que se contendrían en los conocimientos de embarque números 057451 v 057454 ambos de 17.05.93. Que objeta esta traducción por cuanto basta su sola lectura para advertir: a) que es incompleta. toda vez que se ha

traducido una parte v no todo el documento completo: ninguna cláusula del reverso ha sido traducida v además. existen anotaciones que estando en inglés no fueron objeto de traducción v : b) que ciertas expresiones no solo fueron traducidas sino también explicitadas como. por ejemplo. la expresión "clean on board" v además. solicita se proceda conforme al art. 347 inciso 1º del Código de Procedimiento Civil. 2º Que el sentenciador respecto a las objeciones realizados por la demandada de los documentos objetados a foias 40. las acodará en razón de sus propios fundamentos. sin perjuicio del valor probatorio que en definitiva se les en concordancia con otras pruebas rendidas sobre los mismos hechos. Que respecto de las objeciones formuladas a fs.152 por la demandada. tambien los acodará en razón de sus propios fundamentos. pero sin perjuicio del valor probatorio que. en definitiva. se le pueda otorgar en concordancia con otros medios de prueba sobre los mismos hechos. Que. en relación a las objeciones de documentos formuladas a fs. 145. se acodará dicha objecion en virtud del fundamento que la demandada ha señalado. pues se trata de fotocopias de libros que contienen las opiniones de sus autores. Que respecto a las objeciones formuladas a fs.153 por el demandado. éstas serán acodidas por sus propios fundamentos. sin perjuicio del valor probatorio que el sentenciador haga en definitiva. en concordancia con otras pruebas sobre estos mismos hechos. Se acodará. asimismo. la objeción planteada a fs.179 respecto del documento acompañado a fs.165. por sus propios fundamentos. por tratarse de una traducción libre v sin perjuicio de lo que en definitiva se

resuelva en el análisis de la prueba, en concordancia con otros medios probatorios sobre esta misma materia.

3º Que, a fs.109 la parte demandante objetó el documento acompañado por la demandada a fs.107 v aareado fs. 106 denominado "Declaraciones de exportación por Rut", por carecer de firma o rúbrica v no poder constar v acreditarse, por este mismo hecho, su autenticidad ni la veracidad de su contenido.

Que a fs. 370 el actor objetó los documentos acompañados por la demandada a fs. 289 v que corren aareados de fs. 278 a 288 v denominado "Report of survice" 3453-93 de fecha 21 de junio de 1993, por cuanto el documento carece de subscriptor responsable de su contenido, aparecen unas siglas ininteligibles v una mosca, lo que es insuficiente para un documento que pretende ser un informe de carga.

Que, a fs. 375 el actor objetó el documento acompañado a fs. 304 v aareado a los autos 303 consistente en un "Plano de estiba de la motonave Rabel, viaie 23 Norte" por carecer de timbre de la Compañía Sudamericana de Vapores S. A. v de firma de una persona competente, por lo que no se trata de un documento auténtico. Que, a fs. 376 obieta los documentos acompañados por lo contraria a fs. 318 v aareados a los autos de fs. 305 a 317 v denominados "Cartas correspondientes a días de navegación de la motonave Rabel, viaie 23 Norte", por carecer éstos del timbre de la nave v la firma del capitán o del primer piloto de la nave: que se está frente a fotocopias de documentos no auténticos. Que,

Rol : C-23439-95

a fs. 374 objetó los documentos acompañados por la demandada a fs. 326 v que se encuentran adreadados a fs. 319. 320 v 321 por carecer éstos de firma o rúbrica de persona competente para tales efectos por lo que no se está frente a fotocopias de documentos auténticos. Que a fs. 382 objetó los documentos acompañados por la demandada a fs. 333 v adreadados a fs. 332 denominado " Telex de 22.05.82 despachado por el capitán de la motonave M/N Rabel a Transoceanica en Guavaquil" por carecer de firma o rubrica de persona competente. por lo que constituye fotocopia de un documento no auténtico. Que. a fs. 377 v 378 el actor objeta los documentos acompañados por la demandada a fs. 362 consistentes en " Sistema para carga refrigerada de la motonave Rabel" v " Plano de estiva de la motonave Rabel " por carecer de timbre de la nave v firma del capitán o primer piloto o de persona competente. por lo que constituyen fotocopias de documentos no auténticos.

4º Que el sentenciador en cuanto al documento objetado por la parte demandante a fs. 109. acogerá dicha objeción en razón de sus propios fundamentos: asimismo acogerá la objeción formulada a fs. 370 v para lo cual tendrá presente los fundamentos de la objeción. Que. en relación con los documentos objetados a fs. 375. 376. 374. 382. 377 378. acogerá todas estas objeciones en razón de cada uno de los fundamentos por los que fueron materia de impugnación. Que. lo resuelto es sin perjuicio del valor probatorio que a los documentos objetados se le da en definitiva v en el momento de la apreciación de la prueba. cuando éstos hayan sido materia o estén en concordancia con otros medios de

prueba sobre los mismos hechos v que se hallan hecho valer en el juicio, como es el caso de testimoniales v periciales.

EN CUANTO AL FONDO:

5º.- Que, por demanda de foias 31, corregida a foias 53, la Sociedad Comercial Sampal Ltda. ha interpuesto la acción ordinaria de indemnización de perjuicios de daño emergente v lucro cesante por US\$ 175.505.77 en su equivalente en moneda nacional, más intereses v costas, en contra de la Compañía SudAmericana de Vapores representada por su Gerente General, señor Francisco Silva Donoso, a causa de la pérdida de 5.200 mallas de cebollas, al ser transportadas en la motonave Rapel en su viaje 23 dirección norte. Que dicha suma se desalosa de la siguiente manera. Condenar a la Cia. SudAmericana de Vapores S.A. a pagar a su representada, como indemnización del daño emergente causado por la pérdida de 5.200 mallas de cebollas transportadas en la MN Rapel en su viaje 23 dirección norte, la suma de US\$ 111.155.77 en su equivalente en moneda nacional, o la suma que US. estime en justicia procedente, más intereses v costas; condenar a la Cia. SudAmericana de Vapores S.A. a pagar como indemnización del lucro cesante causado v provocado por la pérdida de 5.200 mallas de cebollas transportadas en la MN Rapel en su viaje 23 dirección norte, la suma de US\$ 64.350.00 en su equivalente en moneda nacional, o la suma que US. estime en justicia procedente, más intereses v costas. Fundamenta su acción en que Comercial Sampal v la Cia. SudAmericana de Vapores S.A. celebraron un contrato de transporte por mar, entre los puertos

Rol : C-23439-95

de Valparaíso/Chile v San Juan/Puerto Rico v que tuvo por objeto el transporte de 5.200 mallas de cebollas. según consta de los conocimientos de embarque números 057451 v 057454. ambos de fecha 17 de mayo de 1993. emitidos por la demandada. con puerto de carga en Valparaíso/Chile v de descarga en San Juan/Puerto Rico. representativos de 4350 v 850 mallas de cebollas valenciana. respectivamente. Los conocimientos de embarque fueron emitidos por la demandada "clean on board". esto es. el armador dió constancia que el conocimiento es limpio. que no contiene cláusula alguna sobreañadida o anotación que declare defectos de la mercancía v/o de su embalaje. Que la carga fue rechazada por el importador internacional. señores "Central Produce El Jibarito Inc." por brotación v otros daños a las cebollas embarcadas para su transporte en la motonave Rabel. lo que se tradujo en su pérdida total. hecho comprobado v certificado por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de América. emitiendo los debidos certificados de inspección: que la brotación v daño se produjo durante el período de custodia de la mercadería a que se encuentra sujeto el transportista marítimo. en este caso. la Cia. SudAmericana de Vapores S.A.: que la actora reclamó a la Cia. SudAmericana de Vapores S.A.. de los daños v la pérdida de las 5.200 mallas de cebollas transportadas en la motonave Rabel en su viaje 23 dirección norte. por medio de carta de fecha 4 de junio de 1993. suscrita por el señor Rodolfo Sandoval Lorenzen. recepcionada por la demandada. Por tal razón. la demandante: a) no recibió el pago de US\$ 78.000 por las cebollas exportadas (valor FOB). esto es. el precio de carga se determina a bordo de

la nave libre de otros gastos, se excluye el valor del flete y del seguro): b).- Incurrió en el pago de los fletes a la demandada por la suma total de US\$27.374.63: c).- Debió efectuar pagos al Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de América por un total de US\$951.66: v. d).- Debió pagar derechos al Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América por US\$4.8299.48. Lo anterior da como resultado un daño emergente para los demandantes de US\$ 111.155.77, sin considerar intereses y costas. Además, producto del daño y pérdida de la carga de cebollas en la motonave Rapel en su viaje 23 dirección norte, la empresa importadora, decidió cancelar y no efectuar el embarque de cebollas que seguía, programado para la motonave "Renaico". Para tal embarque se había pactado un precio FOB (precio de mercancías sin gastos a bordo de la nave) de US\$64.350. En consecuencia, el lucro cesante inmediato y directo por la pérdida de las cebollas en el viaje número 23 dirección norte de la motonave Rapel, es de por lo menos de la suma antes señalada. En cuanto al Derecho aplicable expresa: Que conforme al Nº1 artículo 4º del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo). " la responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga". Que, el mismo cuerpo legal, en el artículo 4º Nº2, establece que, " A los efectos del párrafo primero de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador: a) desde el

Rol : C-23439-95

momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas". Que, el artículo 5º de las Reglas de Hamburgo, se refiere al fundamento de la responsabilidad y dispone en su Número 1º que: "El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4º, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podrían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias". Que, conforme a esta norma, resulta evidente, señala el demandante, que el peso de la prueba, el onus probandi, corre por cuenta del transportista marítimo. Que, más adelante hace referencia a los números 1 y 2 del artículo 16 de las Reglas de Hamburgo que dicen relación con la reserva que puede poner el porteador en los conocimientos de embarque respecto de las mercancías que transporta, especificando las inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos. Si el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque no hace constar en ese conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado que en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente. Hace presente, además, que las Reglas de Hamburgo entraron en vigencia, de acuerdo a lo prescrito en el artículo 30 Nº1 del mismo Convenio, el 1º de Enero de 1993. Por otra parte, el artículo 1556 del Código Civil, establece lo que comprende la indemnización de perjuicios, esto es, el daño

emergente y el lucro cesante, con la excepción que la ley sólo lo limite expresamente al daño emergente. Que, en el caso sub lite, no existe norma legal alguna que exceptúe el lucro cesante como parte de los perjuicios que deban ser indemnizados por el civilmente responsable, la Cía SudAmericana de Vapores, respecto de las 5.200 mallas de cebollas transportadas en la M/N. Rabel en dirección Norte. Que, en consecuencia, interpone la presente demanda de indemnización de perjuicios de daño emergente y lucro cesante por US\$ 175.505.77 en su equivalente en moneda nacional, más intereses y costas en contra de la demandada, considerando un daño emergente ascendente a la suma de US\$ 111.155.77 y un lucro cesante de US\$ 64.350.00, ambos en su equivalente en moneda nacional, o la suma que SS. estime en justicia procedente, más intereses y costas.

6º.- Que, contestando la parte demandada a foias 62, solicita 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. Expresa que la acción entablada por Comercial Sandal Ltda. responde al régimen de responsabilidad contractual, la que significa que es el acreedor, en este caso la demandante, quien deberá probar cual o cuales de las obligaciones asumidas por su representada no fueron cumplidas, en forma tal, que el incumplimiento de ésta o éstas traiga consigo el perjuicio ocasionado, sin perjuicio de acreditar, además, el daño. Que el N° 1 del artículo 5º del Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de

Rol : C-23439-95

Mercancías de 1978, conocido como "Reglas de Hamburgo". sólo hace responsable al porteador de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado esa pérdida, daño o retardo, tuvieron lugar cuando las mercancías estaban bajo la custodia del transportista, a menos que se pruebe que se adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias. Que, Comercial Sampedal Ltda., solicitó a Compañía Sudamericana de Vapores S.A. transportar vía marítima, desde Valparaíso/Chile a San Juan/Puerto Rico, una partida de 104 pallets "diciendo contener" 5.200 bins de cebollas frescas, variedad valenciana. Esta carga estaba consignada a Banco Santander (Puerto Rico), siendo su "Notifv" la empresa Central Produce El Jibarito", también de Puerto Rico. El embarque se produjo el día 17 de Mayo de 1993 en la M/N "Rapel" viaje 23 NB y la carga se transportó al amparo de dos Conocimientos de Embarque. El transporte de esta mercancía se efectuó bajo un sistema de ventilación, controlado periódicamente y que se va suministrando de acuerdo con los controles de temperatura, humedad y/o punto de rocío al interior de las bodegas. En otras palabras, el transporte de esta carga se convino bajo el régimen de carga "ventilada" y no "refrigerada". Esta partida de cebollas se estibó en el "entrepuente Nº 2" y tan pronto se inició la navegación, la carga recibió su ventilación, según lo indicaba el clima, temperatura y humedad. A los pocos días de iniciado el transporte y encontrándose la nave en alta mar, se advirtió que del entrepuente Nº 2 salía olor a cebollas, el que fue aumentando

a diario. La M/N "Rapel" arribó a Guavaquil el 24 de Mayo de 1993. Que cuenta con antecedentes que acreditan que al examinar en dicho puerto a esa partida de cebollas, se advirtió la presencia de brotes, algunos de aproximadamente veinticinco centímetros y otros recién comenzaban a salir, todos estos brotes era de color verde oscuro. Que, la motonave Rapel llegó a su puerto de destino, San Juan/Puerto Rico, el 30 de Mayo de 1993, a las 23 horas y las operaciones de descarga comenzaron el 31 de Mayo de 1993 a las 07.15 horas. Que, su parte, está en conocimiento, por antecedentes que obran en poder de la demandante, que a partir del 04 de Junio de 1993 y cuando la carga ya no estaba bajo la custodia del transportista, se inició una inspección en destino, detectándose lo siguiente: que el problema mayor que presentó esa partida, fue la existencia de retoños o rebrotes, como también lo expresa la actora en su libelo: Que, en relación a estos retoños, muchos de los sacos no registraban brotación, ni siquiera en etapa incipiente, mientras que otros mostraban retoños muy desarrollados: que el desarrollo de retoños era el resultado normal de una función fisiológica de los bulbos almacenados: que su factor causal no lo constituyó las condiciones de almacenamiento: que bien curadas las cebollas, éstas entran en un período de vida latente, en cuya condición de mantendrán, si es que han sido tratadas en el período previo a la cosecha, con aplicaciones de inhibidores de retoño como hidracina meleica u otros: Que, sometidas todas las cebollas a las mismas condiciones de transporte y que muchas no presentaran señales de retoños ni pérdida de vida latente, mientras otras sí, significa

que los bulbos procedieron de distintas áreas. donde algunas siembras fueron tratadas apropiadamente y otras no: que el retoñado de las cebollas no está relacionado con el transporte en sí. sino más bien con factores del campo pre-existentes y que constituyen un vicio propio e inherente a las mismas. En otras palabras. la brotación a que alude la actora en su demanda. habría tenido por causa un hecho o condición de pre-embarque. esto es. un vicio inherente a la cebolla misma. y no el incumplimiento de las obligaciones asumidas por su parte en ese transporte. En cuanto a las obligaciones asumidas por Compañía SudAmericana de Vapores S.A. el demandado expresa. que según lo convenido con la demandante y lo establecido en la Lev. asumió las siguientes obligaciones: 1.- Recepcionar al costado de la nave esta partida de 104 repallets. diciendo contener 5.200 bins o mallas con cebollas frescas. variedad valenciana: 2.- Cargar estos 104 repallets a bordo de la M/N "Rapel": 3.- Estibar esta carga en la citada M/N.: 4.- Transportar los 104 repallets desde Valparaíso/Chile a San Juan/ Puerto Rico: 5.- Transportar estos 104 repallets bajo el sistema de carga ventilada: 6.- Entregar en destino los 104 repallets. Cada una de estas obligaciones fueron debidamente cumplidos por Compañía SudAmericana de Vapores S.A. empresa que en todo momento actuó con la debida diligencia. durante todo el período en que la carga estuvo bajo su custodia. Que. la actora en el texto de su demanda en ninguna parte señala que obligación dejó de cumplir el transportista o bien cumplió parcialmente. en forma tal. que ese incumplimiento se haya transformado en la causa o hecho generador del daño. el cual de

acuerdo con lo previsto en el Nº1 del artículo 5º de las Reglas de Hamburgo. debió necesariamente producirse durante el período de custodia por la parte de la Compañía SuAmericana de Vapores S.A. En cuanto al Transporte de Cebollas: Que. en estos autos. uno de los puntos básicos de la discusión estará centrado si la Cía SudAmericana de Vapores S.A. cumplió. con la diligencia debida. el contrato de transporte celebrado con Comercial Sanbal Ltda. lo que dice relación con las condiciones pactadas. o con las medidas que la experiencia o el buen juicio aconsejan para impedir el deterioro de una mercancía perecible como la cebolla. Expresa que. en materia de estiba v transporte de cebolla. existen dos opciones: A) Transporte en cámara refrigerada. con temperatura controlada a 0º celsius hasta 1º. o bien entre 32º v 34º Fahrenheit; B) Transporte en espacios ventilados. La primera modalidad es más onerosa. pero sin duda la más segura. Que. en el caso de autos. el transporte se contrató en "espacios ventilados": que. para entender este sistema. en cuanto a su propósito v muy especialmente en cuanto a cuando es posible v conveniente ventilar. es necesario destacar: 1.- Que los espacios calurosos favorecen la maduración del producto perecible. sin perjuicio del calor que produce el proceso mismo de maduración de la fruta o cebolla : que. en el caso de cebollas. se trata además de mantener. en lo posible. bajo control la humedad ambiente. va que un exceso aceleraría la reproducción de hongos v/o bacterias que deterioran el producto: que el mejor aire. en consecuencia. para ventilar las cebollas durante una travesía. es un aire seco v frío que. en lo posible reproduzca las condiciones óptimas de

Rol : C-23439-95

un transporte refrigerado. Que un aire seco y frío contiene menos humedad que un aire caliente. Que, en el caso de autos, las cebollas se transportaron con destino a Puerto Rico. Que, cualquier embarcador experimentado y cualquier transportista diligente, saben que la "ventilación forzada", sólo debe aplicarse cuando el aire exterior sea más seco y frío que el aire interior de la bodega, toda vez que introducir aire caliente y húmedo "a presión", solamente va a traer consigo un proceso de maduración, brotación o pudrición del producto. Esta es la razón de porque durante la travesía se mantuvo solamente un sistema natural de ventilación de la bodega, para permitir la salida de gases y humedad producidas naturalmente por las cebollas, pero sin utilizar ventilación mecánica con aire exterior caliente y húmedo, que habría agravado cualquier deterioro incipiente de la carga. Que lo expuesto, señala la demandada, tiene importancia porque el actor al formular su reclamo, antes del inicio del juicio, señaló que Cia. SudAmericana de Vapores S.A. se habría comprometido a efectuar un número determinado de cambios de aire por hora, e incluso más, que este número acordado habría sido de 40 cambios: que esto no es efectivo. Jamás existió un acuerdo en tal sentido: que ninguna nave de la Cia. SudAmericana de Vapores tiene capacidad para efectuar tal cantidad de cambios. Que, en su demanda nada de esto ha señalado el embarcador y, de hacerlo sería interesante conocer esa instrucción que él habría dado y el documento de cierre de carga, acreditando tal condición de transporte. DEBIDA DILIGENCIA DE COMPAÑIA SUDAMERICANA DE VAPORES S.A. Al respecto expresa que Cia. SudAmericana de Vapores actuó

en todo momento con la debida diligencia. en cada una de las obligaciones asumidas. Recepcionó debidamente la carga. En forma diligente se efectuó la operación de carga. La estiba fue la apropiada. Se transportó en la forma convenida y aplicando la experiencia de un transportista diligente para el movimiento de mercancía en espacios ventilados. Custodió apropiadamente la carga y entregó ésta en destino. Que. a su parte. no le cabe ninguna duda que el daño observado en esta partida de cebollas. tuvo su causa en una condición de pre-embarque y no a una negligencia del transportista. De este modo. si Comercial Sampal Ltda. considera que su representada es responsable del deterioro de las cebollas. deberá probar que la Cía SudAmericana de Vapores S.A. no cumplió con las obligaciones asumidas. lo que no ha sucedido.

REGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA EN LAS REGLAS DE HAMBURGO: Este convenio Internacional que rige nuestro país a partir de 01 de Noviembre. establece en el Artículo 5º Nº 1. a propósito del "Fundamento de la responsabilidad". lo siguiente: 1.- El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías. así como del retraso en la entrega. si el hecho que ha causado la pérdida. el daño o el retraso. se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del Artículo 4º. a menos que pruebe que él. sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias." Que. de acuerdo con esta norma. el transportista queda liberado de toda responsabilidad por daños o pérdida de las mercancías. si acredita: 1.- El origen del hecho

Rol : C-23439-95

Foia: 1888 -

que determina esa pérdida o ese daño o: 2.- Que él. sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas razonables para evitar la producción de ese hecho dañoso o: 3.- Que ante su inexorabilidad y va producido el hecho dañoso. se adoptaron aquellas medidas razonables para evitar sus consecuencias. Que. este aspecto es de importancia. toda vez que si el daño tuvo su causa u origen en un hecho acaecido con anterioridad al inicio del período de custodia. malamente puede hacerse responsable al porteador o transportador. No se trata simplemente que el daño o deterioro se produzca durante el período de custodia del porteador. lo que interesa es si la causa de ese daño tuvo o no lugar durante ese período de custodia. Que la demandante señala que la brotación y daño se produjo durante el período de custodia de la mercadería en manos de la Cía SudAmericana de Vapores S.A. Pero. esta circunstancia no determina por sí sola la aplicación del Nº1 del artículo 5º de las Reglas de Hamburgo. toda vez que lo importante es saber por qué se produjo esta brotación y si el hecho generador de ésta tuvo su origen por una condición de pre-embarque. de ninguna manera el transportista será responsable. EN CUANTO A LA MERCANCIA RECEPCIONADA PARA SU TRANSPORTE. Expresa que lo recepcionado para embarque y su posterior transporte. fueron los 104 repallets que "decían contener" 5.200 mallas de cebollas. Que no se trata que Compañía SudAmericana de Vapores S.A. haya recepcionado las 5.200 mallas. Lo expuesto es importante. toda vez que la actora en su demanda. da a entender que se entregaron al transportista 5.200 mallas. Lo acertado es señalar que se trató de una partida de 104 repallets

"diciendo contener" 5.200 mallas. Que así lo señalan los dos conocimientos de embarque. EN CUANTO A LAS PERJUICIOS DEMANDADOS: Que la demandante pretende obtener el pago de la suma de US\$ 175.505.77 en su equivalente en moneda nacional, más intereses y costas, con ocasión de una subyunta pérdida de 5.200 mallas de cebollas. El detalle de esta suma sería el siguiente: a) Daño Emergente: Por este concepto, la actora reclama el pago de US\$ 11.155.77 en su equivalente en moneda nacional. A esta suma llegaría considerando: Valor de las Cebollas US\$ 78.000; Pago de flete US\$ 27.374.63; Pagos que habría efectuado al Departamento de Agricultura de los Estados Unidos US\$ 951.66; Pago de derechos al Departamento del Tesoro del mismo país US\$4.829.48. b) Lucro Cesante: Según la demandante, con ocasión del daño y pérdida de las cebollas, la empresa importadora habría decidido cancelar y no efectuar un subyunto embarque de cebollas que habría estado programado para la M/N "Renaico" US\$ 64.350. Sobre el particular, la demandada expresa que no teniendo responsabilidad alguna el transportista, en las subyuntas pérdidas o perjuicio sufrido por la actora, se rechaza total y absolutamente todo cobro que se pretende efectuar por este concepto. Se rechaza la pretensión de la actora de indemnizar un subyunto daño emergente. Rechaza a su vez la suma de US\$ 111.155.77 por un subyunto daño emergente: que, a su parte, no le consta que toda la cebolla haya llegado deteriorada; que el valor de ésta haya sido de US\$ 78.000. Incluso más, teniendo antecedentes que permitirían establecer un valor bastante menos que US\$ 78.000; que el documento que permitiría establecer esta suma, es un fax de la empresa

Rol : C-23439-95

importadora extranjera que lo único que señala es: "... confirmamos el precio de US\$ 15.00 por malla de cebolla. Quedamos solamente a la espera de la confirmación de embarque". Este documento que rola a foias 12 de autos. fue objetado. De la misma forma. rechaza esos datos por US\$ 951.66 y por US\$ 4.829.48 que se habrían efectuado supuestamente al Departamento de Agricultura y al Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América. En cuanto al flete por US\$ 27.374.63 señala que. habiéndose cumplido enteramente con las obligaciones asumidas. de ninguna manera cabe exigir el pago de esta suma. y aún más. el artículo 1021 inciso 2º de nuestro Código de Comercio prescribe: "No se deberá flete por las mercancías perdidas por caso fortuito o fuerza mayor. Sin embargo. cuando las mercancías se han perdido por un acto o a consecuencia de avería común. se pagará el flete correspondiente como si aquellas hubiesen llegado a destino". Rechaza categóricamente la pretensión de la demandante de ser indemnizada de un supuesto lucro cesante. así como también de la suma que se pretende obtener por este concepto. Para esto es aplicable lo dispuesto en el artículo 1558 inc. 1 del Código Civil. Que. en el caso de autos. no existe dolo. luego la pretensión es improcedente. Que. de la misma manera. se rechaza el supuesto de un futuro embarque en la M/N Renaico y de un precio pactado de US\$ 64.350. Que. el único apoyo por este concepto. es una carta de la empresa importadora "recordando" suspender un supuesto embarque. Este documento que rola a fs.15 fué objetado. Por otra parte. en materia de indemnización de perjuicios. el daño debe ser "cierto". PRECISION EN CUANTO A LA SUMA DEMANDADA Y SU

EQUIVALENCIA. Expresa que su parte rechaza categóricamente la pretensión de la contraria, en orden a que la suma de US\$ 175.505.77 pueda ser calculada en moneda nacional en una fecha posterior a la interposición de la demanda, tal proceder es contrario a derecho. Que no puede "diferirse" en conversión a una fecha posterior, pues los índices de reajustabilidad e intereses en uno u otro caso son muy diversos y hasta el momento tal situación se mantiene pendiente. LA EXPRESION "CLEAN ON BOARD". Manifiesta que la actora en su demanda expresa que "Los Conocimientos de Embarque fueron emitidos por la demandada "clean on board". esto es, el armador dió constancia que el conocimiento es limpio, que no contiene cláusula alguna sobreañadida o anotación que declare defectos de la mercancía y/o de su embalaje. Señala además, que de acuerdo con el artículo 16 números 1 y 2 de las "Reglas de Hamburgo", si el transportista no hace constar en el Conocimiento de Embarque, el estado "aparente" de las mercancías, se considerará que ha indicado en el Conocimiento de Embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente. Estos dos aspectos llevan a concluir a la contraria que, en el caso de autos, las mercancías se encontraban en buen estado. Sobre este particular la demandada hace presente lo siguiente. Esta cláusula reviste importancia para la tramitación bancaria propia de una compraventa internacional y se concibe en beneficio del consignatario; tercero o bien cesionario del Conocimiento de Embarque, pero no así respecto del embarcador, quien ha sido "parte" de un contrato de transporte marítimo. Que, en estos autos, ha sido el embarcador quien ha

demandado al transportista. La acción ejercida no es la de un consignatario de esta carga, o por un tercero de buena fe, a quien se le ha transferido el conocimiento de embarque. En consecuencia, el valor de la cláusula "Clean on Board" es muy distinto según se trate de las propias partes del contrato de transporte o bien de un tercero: de un consignatario o de un cesionario. El artículo 16 Nº3 de las Reglas de Hamburgo contempla una presunción legal que admite prueba en contrario y que regula el valor probatorio del Conocimiento de embarque "entre las partes". Tratándose de terceros, incluyendo a un consignatario que ha procedido de buena fe, el artículo 16 Nº3 letra b) no se admite prueba en contrario. En el número 2 del artículo 16 prescribe que si el porteador o la persona que emite el Conocimiento de Embarque en su nombre, no hace constar en ese Conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el Conocimiento de Embarque que las mercancías

mercancías. En ninguna parte se formula una exigencia en cuanto a la "condición" de la carga, lo cual tratándose de la fruta o de carga perecible, tiene gran importancia, y iustamente hay omisión en cuanto a esta información, porque el transportista lo que debe observar es el "estado aparente". Que en ambos conocimientos de embarque se estableció que los repallets "decían contener 850 y 4.350 bacs de cebollas frescas, variedad valenciana". PERIODO DE CUSTODIA DEL TRANSPORTISTA. Que, al tenor de lo dispuesto en el artículo 4º de las "Reglas de Hamburgo, cabe tener presente que el periodo durante el cual esta partida de cebollas estuvo bajo la custodia de su representada, se extendió desde el 17 de Mayo de 1993 al 31 de Mayo de 1993 (07:15 horas). Que todo hecho generado con anterioridad y posterioridad a este periodo, escapa totalmente a la responsabilidad de su parte.

7º. Que, replicando a foias 77, la demandante, solicita que se acoja su demanda, en todas sus partes, en virtud de las consideraciones que ha hecho en el escrito de demanda y en atención a las que hace valer. Al respecto expresa en atención a los hechos expuestos: A.Régimen de responsabilidad del transportista marítimo bajo las "Reglas de Hamburgo". 1. Establece el número 1 del artículo 5º de las reglas de Hamburgo que: "El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4º, a menos que pruebe que él, sus

Rol : C-23439-95

Foia: 1894 -

empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podrían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias". El sentido de la norma es claro y en consecuencia, hay que atenerse a su tenor literal (artículo 19 del Código Civil). Se presume la responsabilidad del transportista marítimo y es él quien debe probar que adoptó todas las medidas que razonablemente podrían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias, o sea, si el transportador desea no tener que responder civilmente por daño, pérdida o retraso respecto de la carga que ha transportado, deberá probar si adoptó las medidas que razonablemente podían exigirse para el evitar el daño o pérdida de la carga o el retraso en su entrega. Además, la norma establecida por las Reglas de Hamburgo no hace sino que reproducir el régimen de responsabilidad común civil en sede contractual (artículo 1547 del Código Civil) en cuanto que verificado el daño o incumplimiento (en este caso la pérdida de la mercadería transportada) la responsabilidad contractual se presume y la prueba de diligencia o cuidado incumbe al que ha debido emplearlo y la prueba del caso fortuito al que lo aleja. Que resulta, a lo menos, curiosa la interpretación que hace la demandada en cuanto que debe ser la demandante quien pruebe que la demandada no actuó con el debido cuidado o dejó de adoptar las medidas que exige las "Reglas de Hamburgo", cuando es evidente que sucede todo lo contrario, es la demandada la que debe probar que actuó con el cuidado debido y adoptó las medidas razonablemente exigibles para evitar la pérdida de las 5.200 mallas de cebollas. Al efecto, expresa que: a) Que en primero

lugar, no es aceptable el argumento de la demandada que dada las condiciones de temperatura en parte del viaje con dirección a Puerto Rico no se efectuó la ventilación de la carga, y que se "mantuvo un sistema de ventilación natural de la bodega". Que, no puede hablarse de un "sistema de ventilación natural", o la ventilación es realizada por medios técnicos (mecánicos o no) de la nave, e simplemente no estamos ya en presencia de transporte de carga bajo un régimen determinado de ventilación, sino que simplemente de transporte de carga sin adjetivo alguno. b) En segundo lugar, tampoco puede aceptarse que la demandada, dada su condición de naviera, con más de 125 años de presencia en el servicio de transporte marítimo, afirma que lo ocurrido con la cebolla a bordo de la nave Rabel en su viaje 23 dirección norte era predecible para "cualquier embarcador experimentado o cualquier transportista diligente". Que, simplemente, la parte que debió prever cualquier riesgo de la naturaleza enunciada, es la demandada: y, si el transporte de la carga no era posible de efectuarse sin serio riesgo de pérdida o daño de la carga, debido a la falta de medios técnicos adecuados en la nave para evitarlo, la naviera no debió ofrecer el servicio de transporte por mar que efectuó. Que el experto en transporte por mar es la naviera, la que debe velar por todos los aspectos operativos y técnicos relativos a la carga. Que, dentro de la noción de tomar todas las medidas razonables para evitar el hecho y sus consecuencias, está el de no ofrecer el transporte de determinadas cargas a sabiendas el transportista de que no podrá enfrentar con éxito hechos de ordinaria ocurrencia en el viaje de la nave, como es, en el caso

sub lite. la alta temperatura que se da en las regiones tropicales. Que frente a esta incapacidad de transportar con seguridad cebollas bajo el régimen de espacios ventilados en la actualidad la demandada ofrece servicios solamente en cámaras refrigeradas. Otro hecho que demuestra que la demandada no tomó todas las medidas de seguridad fue que en ningún momento del viaje en dirección norte la M/N Rabel comunicó la verificación y constatación de que las mallas de cebollas presentaban claros síntomas de daño. Que la actora se enteró del grave daño a la carga. lo que derivó en su pérdida total recién al momento de la inspección por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de América. De haberlo conocido antes habría tomado providencias para paliar en parte el daño producido en la carga de mallas de cebollas. Que en cuanto a la afirmación de la demandada de la existencia de un vicio que habría afectado a las cebollas en forma previa al embarque. no tiene fundamento fáctico ni jurídico. Que es a la demandada. en todo caso. a quien le corresponde probar la existencia del supuesto vicio preexistente al embarque de la carga. Con todo. los conocimientos de embarque fueron emitidos por la demandada con la cláusula "Clean on Board". generándose una presunción legal en favor de la actora en cuanto al buen estado de las 5.200 mallas de cebollas. Que el vicio preexistente sería un supuesto mal curado de las cebollas. Que tal afirmación ni siquiera puede ser objeto de prueba ya que habría que someter a las cebollas a un examen pericial lo que es imposible. Que esta es una afirmación gratuita de la demandada quien debió hacer un examen a las cebollas en forma previa al

Rol : C-23439-95

Foia: 1897 -

embarque para determinar si estaban bien o mal curadas. Que, si la demandada no ejerció sus derechos previos al embarque de las cebollas para salvaguardar sus intereses, como habría sido solicitar una inspección, hacer reservas en los conocimientos de embarque o por último solicitar el otorgamiento de una carta de garantía a su representada no es admisible que ahora dispute hechos que ni siquiera pueden ser objeto de prueba. Que la demandada pretende restarle mérito jurídico o probatorio a la expresión "clean on board" escrita en los conocimientos de embarque emitidos por la demanda. Que el artículo 16 de las Reglas de Hamburgo Nº 3 letra a) contienen la llamada reserva en un conocimiento de embarque. Que, en el caso sub lite, la demandada no hizo reserva alguna respecto a la naturaleza, cantidad u otras especificaciones de la carga transportada. Que sólo estampó la expresión "clean on board" lo que hace presumir legalmente en favor de la actora que las cebollas no presentaban daño o vicio alguno al efectuarse la carga de la mercadería. Que la demandada, como se ha dicho, no estampó ni hizo reserva alguna en los conocimientos de embarque ni comunicó ni hizo presente alguna duda sobre el estado de las cebollas previas al embarque. Que tampoco solicitó a su parte el otorgamiento de una carta de garantía (Letter of indemnity). Que, la demandada, tuvo oportunidad de estampar reservas en los conocimientos y no lo hizo como tampoco solicitó el otorgamiento de cartas de garantía y finalmente pudo no haber transportado las cebollas, pero sí lo hizo. Que, la demandada, deía entrever que la pérdida de las cebollas se habría producido fuera del período de custodia del

Rol : C-23439-95

transportista marítimo. pero es la misma demandada la que en su contestación señala que la presencia de brotes se observaron durante el transporte. En consecuencia. no puede ser controvertido va en esta litis que el daño a la carga tuvo lugar durante el período de custodia de la misma. va que es el mismo transportista quien así lo señala y ofrece pruebas. Que. la demandada ha señalado que no sería procedente la indemnización de lucro cesante por no concurrir dolo de la demandada. Que. en este punto. la demandada incurre en una confusión en relación a las normas del Código Civil. al homologar el concepto de "perjuicios que no pudieron preverse al tiempo del contrato" con el concepto de lucro cesante y para lo cual deberá tenerse presente lo que disponen los artículos 1556 y 1558 del Código Civil. Que. tanto. el lucro cesante como el daño emergente (y el daño moral) constituyen parte integral de los perjuicios que pueden preverse al tiempo de la celebración del contrato. Que. en el caso de autos. es procedente tanto de la existencia del daño emergente como respecto del lucro cesante (art. 1556 del Código Civil) Que. en el caso sublite. no concurre ninguna norma legal que excluya al lucro cesante como elemento integrante de los perjuicios que debe indemnizar la demandada. Que. como consecuencia de la pérdida de las 5.200 mallas de cebollas. se produjo el siguiente daño emergente: a) La pérdida de las cebollas y el valor de su venta internacional: b) El pago de fletes. Respecto de este último punto. excluir el pago del flete como parte del daño emergente no tiene base jurídica va que el pago del flete a la demandada es consecuencia directa e inevitable del cumplimiento

Rol : C-23439-95

Foia: 1899 -

de su representada de la obligación nacida del contrato de transporte por mar: que el pago del flete constituyó el empobrecimiento real y efectivo del patrimonio de la actora, por lo que es un elemento del daño emergente. Que, el hecho del pago del flete y su monto no ha sido controvertido por la demandada: c) Que los pagos realizados al Departamento de Agricultura y Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de Norteamérica, son pagos consecuencia directa del transporte realizado y no pudieron ser evitados, ya que se trata de derechos fiscales de los Estados Unidos de América. Este último pago se pudo evitar si la demandada hubiese comunicado oportunamente a la actora el estado en que se encontraban las cebollas. En cuanto al lucro cesante la demandante señala que la empresa importadora Central Produce El Jibarito Inc. no sólo no pagó las 5.200 mallas de cebollas transportadas en la M/N Rapel, sino que canceló la próxima compra de cebollas a Comercial Sampa Ltda. por la suma de US\$ 64.350. Que, la demandada, ha puesto en duda el número de mallas de cebollas transportadas por la abreviación "S.T.C." lo que sería "said to contain", en castellano "dice contener", lo que no tiene fundamento alguno, ya que de acuerdo al Nº 1 del art.16 de las Reglas de Hamburgo, si el transportador tiene motivos razonables para sospechar que los datos del conocimiento de embarque no representan con exactitud las mercaderías que efectivamente ha tomado a su cargo el mismo porteador deberá colocar en el conocimiento de embarque reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de las sospechas o la falta de medios razonables para verificar los datos. Sin

embarco, la demandada no estampó reserva alguna en los conocimiento de embarque que cumplan con los requisitos de la norma legal antes citada. La demandada afirma que el período de custodia se extendió desde el 17 de Mayo de 1993 al 31 de Mayo de 1993 a las 07:15 horas y que las operaciones de descarga comenzaron el 31 de Mayo de 1993 a las 07:15 horas. Si, en ese momento, comenzaron las operaciones no puede afirmarse que el período de custodia terminó en ese mismo momento, ya que las operaciones de descarga en el contrato de transporte marítimo corren por cuenta del porteador y durante tal proceso la custodia sigue siendo una obligación del mismo (art.4 Nº2 Letra b) de las Reglas de Hamburgo). Que, durante todo el proceso de descarga y hasta la entrega de la mercadería al consignatario, la obligación de custodia para el porteador es plenamente exigible y responde, por tanto, de todo daño o pérdida ocurrido durante ese período de tiempo. Finalmente, la afirmación de la demandada de que la carga de 5.200 mallas de cebolla habrían sido rechazadas por el importador internacional "Central Produce El Jibarito INC", por brotación y otros daños, es parcialmente verdadero ya que la entidad que rechazó la carga por razones sanitarias fué el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de Norteamérica, en virtud de cual el importador internacional procedió a cancelar la operación de compraventa internacional de cebollas y rechazar, en definitiva, la partida de 5.200 mallas de cebollas.

8º- Que, duplicando a fs.92. la demandada, se hace cargo de las alegaciones formuladas por la contraria en su escrito de réplica y reitera su petición de rechazar esta demanda en todas sus partes, con costas, por carecer de asidero legal. Que, haciéndose cargo de cada una de las alegaciones procede a responderla en el mismo orden de la actora. En cuanto al régimen de responsabilidad del transportador marítimo, el sentido y el alcance del número 1 del art. 5º de las Reglas de Hamburgo, cabe tener presente, que la responsabilidad del transportista surge si el "hecho" que ha causado la pérdida, el daño o el rechazo se produjo cuando las mercancías estaban bajo la custodia del transportador. Que, del escrito de réplica, pareciera desprenderse que la interpretación de esta norma, hecho por la actora, está en el sentido que sólo es suficiente para generar responsabilidad del transportador el acreditar que la pérdida, daño o retraso tuvieron lugar cuando las mercaderías estaban bajo la custodia del transportista. Este alcance es errado porque no basta con que la pérdida, daño o retraso, se produzca durante el período de responsabilidad del transportista sino que es *condictio sine qua non*, que el hecho causante de esa pérdida, daño o retardo tenga lugar durante ese mismo lapso. Si el origen del hecho dañoso, no tuvo lugar durante el período de responsabilidad del transportista, ninguna responsabilidad podrá generarse para éste. Será entonces el demandante quien deberá probar que el hecho o causa que produjo el daño tuvo lugar en el citado período y que éste hecho se generó en una conducta del demandado. Que, su parte, ha sostenido que la causa de la pérdida de la cebolla

Rol : C-23439-95

obedeció a una condición de pre-embarque : esto es, de un vicio inherente y propio de la carga que no puede hacer generar responsabilidad alguna para el transportista. Que, en relación con la similitud entre el régimen de responsabilidades de Hamburgo y las normas de responsabilidad civil contractual, ha sostenido la actora que entre ambos sistemas se advierte gran similitud en el sentido de que la culpa se presume y que la prueba de la diligencia o cuidado incumbe a quien ha debido emplearlo, así como la prueba del caso fortuito recae sobre el que la alega. Que, al respecto puntualiza que, efectivamente, en el régimen de responsabilidad contractual el acreedor demandante está liberado de la prueba de la culpa porque ésta se presume. Que, sin embargo, el actor debe probar necesariamente el daño y la obligación no cumplida por el deudor y que generó el perjuicio alegado. Que, en el régimen de Hamburgo el demandante debe probar: 1).- El daño; 2).- La obligación no cumplida y 3).- El hecho generador de ese daño, el cual debe haber tenido lugar durante el período de custodia del transportador. De este modo, el actor debe señalar y probar que obligaciones asumió la Compañía Sudamericana de Vapores en el contrato: cual de estas obligaciones no fueron cumplidas en forma tal que se transformaron en el hecho generador del perjuicio alegado. En cuanto al transporte de la cebolla en este tipo de transporte de productos perecibles agrícolas hay dos partes obligadas a tomar precauciones para que la carga lleve en buenas condiciones a destino: El productor, adoptando cuidados especiales para que los frutos se embarquen en condiciones óptimas y, el naviero, que

debe proceder de acuerdo con las instrucciones para el transporte, si las hay o conforme a su criterio, como en el caso sub lite el embarcador se limita a que el transporte se haga en espacios ventilados. En relación con los cuidados previos al embarque hay uno de carácter general: La desinfección del producto para que no crezcan hongos ni deterioros por pudrición ni de ataques de insectos y otras medidas específicas. En el caso de las cebollas, "un curado adecuado", esto es, una vez cosechadas, se las prepare para secarse sin brotar, en lo posible colocadas y a la sombra. Además, está el sistema de curado industrial que se hace en cámaras de secado, destinadas a que el recubrimiento exterior de las cebollas y hasta unos 3/4 mm. pierda humedad: existiendo un tercer medio de preservación usando productos químicos (hidracina maleica u otros) que, aplicados en el período previo a la cosecha, retardan la brotación. Que, la parte demandada, teme que en este caso, como lo señaló el propio perito de la demandante, la cebolla provenían de diversos productores, no tuvieron la aplicación de antifúngicos y desinfectantes indispensables para el transporte marítimo, siendo probable que las cebollas se hayan secado exponiéndolas al sol en el mismo campo de la cosecha en contacto con la humedad, insectos y bacterias del suelo. Lo que pasó antes del embarque el transportista lo desconoce y la inspección del SAG, lo único que constata es que las cebollas no tengan plagas susceptibles de infectar los países de destino. Que, en consecuencia, el único que sabía la verdad acerca de la condición previa de las cebollas era el embarcador el que juzgó a dos opciones: que las cebollas

llegaran en buenas condiciones a destino por situaciones de azar en cuanto a temperatura y humedad o reclamar sus pérdidas al naviero o transporte. Que la cláusula "clean on board" no es declaración sobre la condición íntima de las cebollas sino sobre sus "condiciones aparentes", las únicas que puede observar el naviero y sus agentes. En este caso, las cebollas, que estaban en aparente buenas condiciones al embarque, habían dos días después y mucho antes de acercarse siquiera a la línea ecuatorial. El embarcador debió prever, que eso ocurriría necesariamente o muy probablemente, porque conocía la vida previa del producto, pero no así el transportista. Que señala también la demandante que el demandado no le fué informando lo que ocurría con las cebollas durante el viaje. Pero señala la demandada que no existían forma de resolver ese tipo de problema respecto de un buque que iba cumpliendo una travesía con determinados puertos de destinos. En cuanto a las condiciones del transporte la actora ha señalado de que sus cebollas no habrían sido ventiladas en forma adecuada y éstas habrían sido la causa determinante de su deterioro. Sin embargo, la demandada cumplió diligentemente con esta obligación, esto es, ventilando cuando las condiciones ambientales de temperatura y humedad lo hacían aconsejable. Hace presente que la Nave Rabel transportó en el mismo viaje y también en entrepuentes ventilados entre Valparaíso y San Juan de Puerto Rico un total de 192.984 kilos de cebollas embarcadas por New York Exportaciones y Cía, llegando a destino en perfectas condiciones. La diferencia la hizo el proceso previo de curado, inexistente o defectuoso en el caso de Comercial Sempal Ltda. En cuanto al vicio que afectó a

las cebollas y cuando éste se produjo y su dificultad de probar este hecho. lo que en todo caso correspondería hacerlo a su parte. Ya que los conocimientos de embarque fueron emitidos con la "cláusula clean on board" la demandada puntualiza que al producirse la descarga de esta partida de cebollas en destino se produjo un REPORTE DE AVERIAS. a requerimiento de los señores "CENTRAL PRODUCE CORP. Y/O COMERCIAL SANPAL ". documento que se acompaña. En dicho documento se destaca: 1) Que las cebollas carecieron de almacenamiento refrigerado durante el período de tránsito. que fué alrededor de 19 días...Que. al respecto. el demandante optó por motivos económicos por el transporte en espacios ventilados y no refrigerados: y que el período de tránsito no fué de 19 días. toda vez que el embarque se produjo el 17 de Mayo de 1993 y el arribo a destino el día 30 de Mayo de 1993. Sin duda el perito está contabilizando el período desde el embarque hasta que él examinó las cebollas. pero tan pronto como tuvo lugar la descarga terminó el período de responsabilidad para la demandada: 2) Que muchos de los sacos examinados no había trazas de retoños ni en etapa incipiente. mientras que en otros sacos advacentes habían cebollas con retoños muy desarrollados...De esto se concluye que las cebollas correspondían a diversos productores o a diversas cosechas del mismo productor y que la cláusula "clean on board" puesto en el conocimiento de embarque pudo y debió corresponder a una equivocada percepción. debido a que se estaban embarcando cebollas en diversos estados de maduración. inadvertibles a la vista. pero sí conocidos por el demandante. embarcador. 3) Que

muchas cebollas no presentaron retoños ni señales de pérdida de vida latente, mientras que otras sí, sugiere la posibilidad de los bulbos procedieran de distintas áreas, donde algunas siembras fueron tratadas apropiadamente y otras no...En esta parte, el informe confirma su alegación en el sentido que las cebollas exportadas por el demandante no fueron bien curadas y tratadas con inhibidores de retoño para prepararlas para el transporte marítimo: 4) En cuanto a los factores causativos de la pérdida, el informe pericial señala que las cebollas se mantuvieron un tiempo considerable en tránsito, transportada como carga regular, sin protección especial contra temperaturas y/o humedad relativa altas y que el hecho de que en buen número de mallas se dieran retoños y en otras no, sugiere que parte de estas cebollas no se trataron apropiadamente con inhibidores de retoños, en el período previo a la cosecha: que el informe señala al referirse a "las condiciones de retoño encontradas en las cebollas de un gran número de mallas, pero inexistentes en otras, sugiere fuertemente que parte de estas liliáceas no se trataron": 5) En cuanto a las conclusiones, señala que el retoñado de las cebollas no parece estar conectado con la transportación sino más bien, con los factores del campo pre-existentes, que podrían considerarse como vicio propio o inherente a las mismas. Que, de acuerdo a esta conclusión, es que el mayor problema para la aceptación de las cebollas por el Departamento de Agricultura Federal, fueron los retoños numerosos y largos, que no podían conectarse con un problema de transporte, sino que constituían un vicio propio o inherente a las cebollas. En cuanto al verdadero sentido y

alcance de la expresión "Clean on board", señala que: 1) no es una declaración sobre la condición íntima de la cebolla, sino sobre sus condiciones aparentes o externas, porque son las únicas que puede observar el naviero v/o sus agentes: 2) la condición íntima del producto solo la conoce el embarcador, el productor, el demandante, pero no el transportista: 3) el naviero al recibir una partida de cebollas, observa su estado v si está en buenas condiciones aparentes procede a su embarque v transporte: 4) que esta situación se observa en las indicaciones de los conocimientos de embarque que ampararon esta mercadería v que rolan a fs.17 v 18 de autos v que usan la expresión "decían contener" v que no fue posible verificar la condición de las mercancías porque el bulto fue sellado en origen por el embarcador v forwarder: 5) que no es efectivo que las "reservas", especialmente aquellas que se establecen en el Libro III del Código de Comercio v en las Reglas de Hamburgo, ensucien un Conocimiento de Embarque, lo que carece de asidero legal: 6) que la Cía Sudamericana de Vapores dejó constancia que los 17 v 18 pallets "decían contener", determinados sacos de cebollas: v que no fué posible verificar la condición de la mercadería, por venir en embalaje sellado de origen, por lo que con la "clausula Clean on Board", sólo se dejó constancia del estado aparente de las cebollas v no sobre su condición íntima. En cuanto al período de custodia del transportista, que, para entender el verdadero sentido v alcance del artículo 5 N°1 de las Reglas de Hamburgo, es fundamental distinguir: a) La pérdida: daño o retardo v: b) el hecho causante de esa pérdida, daño o retardo, que, de la sola

Rol : C-23439-95

lectura de la citada disposición, queda en claro, que para hacer surdir la responsabilidad del porteador, es necesario que el hecho generador de esa pérdida, daño o retardo, haya tenido lugar durante el período de custodia. Que, de acuerdo a lo que señala la propia demandante, está demostrado que el hecho generador del rechazo de esta carga en destino, tuvo su causa en una condición totalmente ajena al transporte, porque obedeció a una circunstancia de preembarque. En cuanto a la indemnización del lucro cesante v daño emergente, éstos no son efectivos. Respecto del lucro cesante ascendente a US\$ 64.350 v consistente en la suspensión de un supuesto próximo embarque sugerido por Central Produce El Jibarito Ltda, no corresponde: v. en cuanto al daño emergente ascendente a la suma de US\$ 111.155.77, no es efectivo, desde el momento que el valor señalado para las cebollas de US\$ 78.000, no es tal, pues en el Reporte de Averías, practicado en destino, a requerimiento de Central Produce Corp.v/o Comercial Sandal Ltda, se señala en su pag.1 que el valor de la cebolla, más el flete asciende a un total de US\$ 58.734.63. (valor cebolla US\$ 31.360.00 más valor Flete US\$ 27.374.63). En cuanto a la existencia o no de haber estampado una reserva en el conocimiento de embarque, la expresión "said to contain" - s.t.c.- constituye una reserva v en la práctica marítima es usada cada vez que el transportista desconoce el contenido, número v peso de la mercadería.

9º.- Que, la demandante se valió de la prueba documental, acompañando a fs.31 los siguientes documentos: 1) copia simple de

Rol : C-23439-95

Foia: 1909 -

escritura pública de constitución de la Sociedad Comercial Sampaal Ltda.: 2) copia simple de carátula v de la pag.37 del libro "Terminología del Negocio Naviero". Autor Victor Larenas. Editorial Jurídica: 3) Original de comprobante de pago de derechos del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América Número N350023634-3: 4) Original de certificados de inspección números M-497855-7. M-497856-5 v M-497823-5. emitidos por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de América: 5) Copia simple de certificados de inspección números M-497871-4 v M-497398-8. emitidos por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de América: 6) Original de conocimiento de embarque número 057451 de fecha 17 de Mayo de 1993. emitido por la Cía SudAmericana de Vapores S.A.: 7) Original de conocimiento de embarque número 057454 de fecha 17 de Mayo de 1993. emitido por la Cía SudAmericana de Vapores S.A.: 8) Nota de débito Número 002. emitida por Comercial Sampaal Ltda. de fecha 20 de Septiembre de 1993 por la suma de US\$ 111.250.77: 9) Original de carta enviada por Central Produce El Jibarito Inc. a Comercial Sampaal Ltda. de fecha 4 de Junio de 1993 firmada por el señor Orlando Mavendía Díaz: 10) Original de fax enviado por Comercial Sampaal Ltda. a Central Produce El Jibarito Inc. de fecha 4 de Junio de 1993. firmado por el señor Rodolfo Sandoval Lorenzen: 11) Original de fax enviado por Central Produce El Jibarito Inc. a Comercial Sampaal Ltda. de fecha 15 de Julio de 1993. firmado por el señor Orlando Mavendía: 12) Original de fax enviado por Central Produce El Jibarito Inc. a Comercial Sampaal Ltda. de fecha 5 de Julio de 1993. firmado por el señor Orlando Mavendía: 13)

Rol : C-23439-95

Foia: 1910 -

Original de fax enviado por Central Produce El Jibarito Inc. a Comercial Sampaal Ltda. de fecha 30 de Agosto de 1993. firmado por el señor Orlando Mavendía; 14) Original de fax enviado por Central Produce El Jibarito Inc. a Comercial Sampaal Ltda.. de fecha 10 de Agosto de 1993. firmado por el señor Orlando Mavendía. por el cual se enviaron copias de cheques 005485. 005486 y 005026. todos del Banco Santander de Puerto Rico. y correspondientes a pagos hechos al municipio por compra de boletos para el desperdicio; 15) Original de fax enviado por Comercial Sampaal Ltda. a Central Produce El Jibarito Inc. de fecha 8 de Agosto de 1993. firmado por el señor Rodolfo Sandoval Lorenzen; 16) Original de carta enviada por Comercial Sampaal Ltda. a la Cia.SudAmericana de Vapores S.A. de fecha 4 de junio de 1993. firmada por el señor Rodolfo Sandoval Lorenzen. Algunos de estos documentos fueron obietados por la contraria a fs. 40. Mediante escrito que rola a foias 123. acompañó los siguientes documentos: Fs.112 a 114. original del certificado de inspección número 03 046-P de fecha 18 de Mayo de 1993. otorgado a Comercial Sampaal Ltda. por Certifica Servicio de Controles e Inspecciones Ltda. Fs. 115 a 117. Copia autorizada por Notario Público de Certificado Fitosanitario número 10113. de fecha 20 de Mayo de 1993. otorgado por el Ministerio de Agricultura Chile: Fs. 118. copia autorizada de Certificado Veterinario número 204 de fecha 24 de Mayo de 1993. otorgado por el Ministerio de Agricultura de Chile: Foias 119. fotocopia autorizada de Certificado Fitosanitario Nº 10114 de fecha 20 de 1993. otorgado por el Ministerio de Agricultura de Chile: foias 120. Copia autorizada

Nol : C 23439-95

por Notario Público de Certificado de Origen v calidad número 10114. de fecha 20 de Mayo de 1993. otorgado por el Ministerio de Agricultura de Chile: Foias 122. fotocopia autorizada por Notario Público de Certificado de Veterinario número 210. de fecha 24 de Mayo de 1993. otorgado por el Ministerio de Agricultura Chile. Estos documentos fueron objetados a fs.152. A foias 132. acompaña los siguientes documentos: Foias 124. fotocopia autorizada por Notario Público de Valparaíso. don Ricardo Maure Gallardo. de la carátula v página 37 del Libro " Terminología del Negocio Naviero". del autor Victor H. Larenas O.. Foias 128. fotocopia autorizada por Notario Público de Valparaíso. don Ricardo Maure Gallardo. de la carátula v páginas 286. 287 v 288 del Libro "Derecho del Transporte Marítimo del autor Félix García Infante. Estos documentos aparecen objetados a fs.145. A foias 142. acompaña los siguientes documentos: De foias 137 a 141. originales de planillas de Inspección de Productos Agrícolas de Exportación número 2738. 2737. 2736.2735.v 2734 de fecha 16 de Mayo de 1993. emitidos por el Servicio Agrícola v Ganadero del Ministerio de Agricultura. objetados a fs.153. A foias 165 acompaña traducción libro del inglés al castellano de las expresiones más relevantes contenidas en conocimientos de embarque números 057451 v 057454. ambos de fecha 17 de Mayo de 1993. emitidos a Comercial Sampal Ltda. por la Cia. Sudamericana de Vapores S.A.. adregrado a 165 v objetado a fs.179. A foias 172. acompaña fotocopia autorizada por Notario Público del Departamento Pedro Aquirre Cerda. don Héctor Bown Ortega. de la investigación denominada "Período de Receso de Cebollas

Rol : C-23439-95

Folia: 1912 -

"Valencianas", publicada en la Revista Agricultura Técnica Volúmen 27 número 1 de fecha Enero/Marzo de 1967. A foias 209. acompaña fotocopias simples de carta Nº 1228/93. de fecha 30 de Diciembre de 1993. dirigida por el señor Santiago Zavala F. Jefe del Departamento de Reclamo de la demandada. señor Rodolfo Sandoval Lorenzen. representante de la demandante que rola a foias 202: foias 203. Informe de Inspección número 93125. de fecha 24 de Mayo de 1993. elaborado por el señor Michael Gordon en el Puerto de Guavaquil/ Ecuador: Mediante escrito que rola a foias 277. acompañó el documento que rola a foias 274. consistente en fotocopia simple de la página 31 del Manifiesto de carga Nº 000377 correspondiente a la M/N Rabel en su viaje Nº 22 dirección Norte entre los Puerto de Valparaíso Chile v San Juan/Puerto Rico: A foias 275 v 276. fotocopias de las páginas 23 v 24 del Manifiesto de Carga Nº 532 correspondiente a la M/N Rabel en su viaje 23 dirección Norte entre los Puertos de Valparaíso/Chile v San Juan/Puerto Rico.

102.- Que. a foias 291 v siguientes. rola la testimonial del demandante. consistente en la declaración de los siguientes testigos: JOSE MANUEL VERGARA TAPIA. quien a foias 291. expresa: Al punto 5. del auto de prueba. en relación al informe evacuado por la Empresa Certificada Sociedad Ltda. declara que la inspección a las cebollas se hizo durante tres días consecutivos. 14. 15 v 16 de Mayo de 1993. en el Pakin Sampal de Llav Llav. La inspección se efectuó a 8.125 mallas de cebollas basándose en la norma chilena para cebolla valenciana. Los porcentajes del

informe indican defectos leves y graves para encasillarlos dentro de los calibres correspondientes. Que, de acuerdo a ello, se tomaron muestras representativas y se hizo análisis de las mallas, separando las unidades en condición óptima de las unidades con defectos. Se evaluó y cuantificaron estos defectos y se tabuló de acuerdo a estos resultados, emitiéndose el certificado 93046 A. Que el testigo estuvo personalmente en la inspección y por eso sabe lo que dice en su calidad de certificador acreditado ante el P. and I. Que las cebollas presentaban defectos leves y defectos graves, los que están debidamente ponderados dentro de la evaluación y que eran inferiores a los establecidos en las normas tanto en forma particular como arupal: la norma que se tomó como referencia fue la norma chilena. Desconoce el origen de las cebollas en cuanto a quien las produjo porque estaban envaladas: que tampoco sabe donde se hizo la cura de estas cebollas. Preguntado en que consiste el "curado" de las cebollas explica que una vez que se establece su cosecha, se procede a dejarlas sin regar en un período de tiempo determinado, luego se extraen de la tierra y se desprende la tierra de sus raíces y posteriormente el "desconchado" para cumplir como tal las cebollas deben tener los pliegos exteriores completamente seco y de color anaranjado: deben cumplir con calibre, tamaño, formación, heridas en su parte exterior, quemaduras. Todo esto en la parte de defecto físico leve. En la parte de defectos graves es observado y analizado sus índices de consistencia, de brotación, de tierra en sus apéndices radiculares, su tallo y su inicio de pudrición. Las

Rol : C-23439-95

Foia: 1914 -

cebollas examinadas no fueron fumigadas por lo menos en su inspección y desconoce si fueron objeto de aplicación de inhibidores. Los inhibidores cumplen la función de retardar la posible brotación, desconociendo si se ocupan para este tipo de transporte. Que la época ideal para el transporte de cebollas chilenas al exterior es entre los meses de febrero a junio. Que

está presente en el embarque de cebollas. A foias 295. Señala JUAN ROBERTO NIKILTSCHK, quien expresa: respondiendo al punto 5º del auto de prueba de si los brotes y daños de la mercadería se debió a las condiciones de almacenaje durante su transporte, o en su defecto factor o factores causales, señala que no puede contestar si se debió o no al transporte, pero sí puede señalar algunas condiciones que deben darse para que una cebolla brote en un período de tiempo que no es el normal para que se produzca la brotación. Que una cebolla que es cosechada, como es el caso de las valencianas, entre fines de Enero y fines de marzo, no puede brotar, sino hasta fines de julio o agosto en que se podrían dar las condiciones naturales en el ambiente relacionadas con la temperatura= unos 20 Gr. Celsius y la humedad relativa que a nivel de campo se logra a través de los riegos, en todo caso una humedad relativa superior al 75 u 80%. Que una cebolla valenciana, que ha tenido un buen proceso de "curado" o secado al sol, elimina toda la humedad propia del fruto, como para que hubiese una posible brotación. En condiciones normales de bodega en Chile, con temperaturas de las estaciones de otoño e invierno, de entre los 10 y 15 grados C. el producto llega en buenas condiciones hasta el mes de Agosto, incluso Septiembre y

no se produce una pérdida mayor al 30%. Las cebollas que hoy día se consumen en el país, mes de Octubre, proceden de la cosecha de enero a marzo guardadas en condiciones naturales. Que, se puede deducir de que algunos factores de la guarda durante el viaje, no fueron bien cuidados. Si no hubieron suficientes cambios de aire, el calor de la transpiración, propio de cualquier producto vegetal, hace subir considerablemente las temperaturas ambientales. Es importante destacar que una tonelada de cebolla emite en 24 horas, entre dos mil y tres mil kilos-caloría. Para eliminarlas se necesita ventilación constante y forzada, con lo cual también se eliminan los gases del proceso de respiración, como el anhídrido carbónico y el etileno. En tierra, esta ventilación se hace en forma natural en las bodegas que se encuentran abiertas, esto es, con corrientes de aire, a través de ventanales abiertos. En el buque si no se produce ventilación forzada de aire, se mantienen en el ambiente altas temperaturas y los gases mencionados, además de que propenden a la automaduración del fruto, se producen las condiciones necesarias para el desarrollo de los hongos. En los barcos se contratan entre cinco o diez cambios de aire forzado por hora: esto se hace con ventiladores cuando el producto va en bodega. En el contrato se estipulan el número de cambios de aire por hora, según el producto. En cuanto a su participación en relación con el embarque, declara que Sanpal lo contrató como Ingeniero Agrónomo para buscar el producto entre los agricultores, el que debe ser seleccionado de acuerdo a la calidad, al estado de madurez para la época en que quiere procesar y posteriormente para hacerles el

proceso de embalaje, llamada "faena" en el idioma de los cebolleros. Las cebollas escodidas fueron cosechadas a fines de marzo de 1993, y tuvieron un proceso de "curado" de más o menos quince días y se embalaron entre el 15 de abril y 10 de mayo más o menos, dentro de un lote de unas diez mil mallas. Que es imposible que existieran cebollas de la cosecha de 1992. La cebolla valenciana llega al mes de Septiembre u Octubre y va perdiendo un 20% por pérdida por pudrición y brote, no pudiendo por lo tanto llegar a Mayo siguiente con probablemente 80 o 90% de pudrición. Ningún agricultor resiste una guarda en esas condiciones para que le sea rentable. En cuanto si fueron fumigadas señala que la fumigación aplicada en este caso fue en base a azufre y vodo que protege principalmente contra ataques de hongos y elimina cualquier insecto que pudiera estar presente y ser motivo de rechazo en la inspección del Servicio Agrícola y Ganadero. Este producto tiene un cierto efecto inhibidor pero no se usó con ese objetivo. Agradece que entre la primera quincena del mes de Abril se produjo el "curado" suficiente de estas cebollas. No le consta si previo a la cosecha fueron objetos de inhibidores. En cuanto al uso de inhibidor llamado hidracida maleica expresa que este producto está prácticamente prohibido su uso por tener componentes cancerígenos que el Full o F.D.A. de los Estados Unidos se preocupa mucho de practicar en el análisis de los residuos químicos. Agradece que la brotación no produce efecto en cadena porque no es enfermedad contagiosa no es ni simultánea ni absoluta. En relación con el proceso de "curado", señala que el proceso completo del cultivo de las cebollas

variedad valenciana se inicia con la siembra bajo el sistema de almácigo entre los meses de mayo y junio de cada año y este proceso dura alrededor de cuatro meses y medio. A fines de Agosto y Octubre se transplantan los almácigos al suelo definitivo. De allí a la cosecha pasan cuatro y medio meses más. A fines de enero comienza la cosecha que dura hasta fines de marzo. Completado el período de madurez fisiológico de la planta, lo que se nota cuando empiezan a caer o doblar los tallos, el agricultor las arranca de la tierra haciendo hileras en el suelo que unen tres o seis surcos procurando que el bulbo vaya quedando tapado con las propias ramas de la planta a objeto de que el tallo expuesto al sol durante diez a quince días logre su completo secado. Este es el proceso del curado, desde que se arranca la mata del suelo hasta que se completa totalmente su secado. Después del curado viene la faena de empaque. Aerea que la cantidad de cinco mil mallas se produce en tres has, más o menos. Que él compró cebollas para unas diez o quince mil mallas, entre algunos de los siguientes productores: Victoriano Fuentes, Patricio Inostroza, Carlos Zamora, Erasmo Carrasco y otros más. Que las cebollas provenían de la Comuna de Llav Llav y de Catemu. Que las cebollas compradas habían pasado por el proceso de curado. Que no faena ninguna cebolla que no esté curada. Aerea que él controla el proceso de curado porque el contrato con los productores se hacen antes de la arrancadura o cosecha. Es el momento en que él recorre los potreros y ve la calidad del producto. Que en el caso de Sandal, es imposible ver personalmente el proceso de curado de cada uno de los productores

Rol : C-23439-95

que dura entre 10 v 15 días. Lo que uno controla es la fecha en la que el agricultor cosechó v vuelve a los 10 días a ver si el estado de secado va es suficiente para iniciar el proceso de embalaje. Que su relación con el productor consiste en ponerse de acuerdo para decidir el momento más oportuno para la cosecha o arranque v el proceso de curado. Comprado el producto él se preocupa de inspeccionar v dar ciertas recomendaciones técnicas que le permiten su profesión. Que, en el caso de estas cebollas, lo único especial fué la fumigación con azufre v yodo, para prevenir ataques de hongos durante el viaje en un medio de transporte no refrigerado. Acreca que no vió el informe que se hizo en San Juan de Puerto Rico. Que las cebollas brotan porque se producen las condiciones ambientales para ello. Normalmente brotan primero las que están en contacto más directo con el medio circundante o sea la periferia de la malla, despues se producen los brotes hacia adentro. Que no sabe si el transportista aplicó o no los cuidados v no sabe los cambios de aires solicitados por Sanbal. Que las cebollas una vez que fueron embaladas quedaron en el Packino de Comercial Chile en Llav Llav. Que las cebollas exportadas a Europa tienen el mismo tratamiento o procedimiento, incluso siendo en el mes de Mayo.

119- Que, a fs.160, tuvo lugar la absolucíon de posiciones decretada en autos del Gerente General de la Cía SudAmericana de Vapores señor Francisco Silva Donoso, quien declara al tenor del pliego de posiciones acregado a fs.158. Al punto uno afirma que la Cía SudAmericana de Vapores ha transportado cebollas como

N.º : 0 23439-95

productos ventilados v como productos bajo refrigeración: al punto 2. señala que no le consta, que hoy la Cía sólo hace transporte de cebollas en contenedores refrigerados v no bajo el régimen de refrigeración forzada: Al punto 3. que es efectivo que la Cía antes efectuaba el transporte de cebollas bajo el régimen de ventilación forzada, pero en algunas instancias se utilizaba el transporte refrigerado: Al punto 4. que no le consta v por eso no puede responder a esa pregunta, en cuanto a que la Cía va no efectúa transporte bajo el régimen de ventilación forzada: Al punto 5. que la Cía SuAmericana de Vapores, de acuerdo a lo que se le ha informado, emitió en ese viaje un conocimiento de embarque, se rectifica, dos conocimientos de embarque, sin anotaciones especiales a las acostumbradas respecto de ese tipo de productos en la Motonave Rapel v por eso debe mencionar a lo menos tres observaciones incorporadas al conocimiento de embarque, las que como dice anteriormente corresponden a la práctica usual en este tipo de transporte v que son las correspondientes: a) primero, que el transporte se hace de gancho a gancho: b) segundo, la que se refiere al endoso de este documento v c) tercero, la que se refiere a que la Cía SuAmericana de Vapores, no le fué posible verificar la condición previa de la mercadería porque ésta venía embalada en origen por el embarcador: Al punto 6. no le consta que la Cía SudAmericana no haya exigido una carta de garantía respecto del transporte de 5.200 mallas de cebollas en la motonave Rapel en su viaje 23. dirección Norte.

Rol : C-23439-95

122.- Que, la parte demandada acompañó en parte de prueba los siguientes documentos: A fs. 92. copia del Informe- Reporte de Averías- Número OSM-01.0693- preparado por don Juan J. Jeannot a requerimiento de Central Produce Corp. v/o Comercial Sanpal. agregado de fs. 87 a 91: a fs. 107. copia sobre "Declaraciones de Exportación por Rut.". correspondiente a la demandante, por el período: Abril de 1993 a Mayo de 1993. emitido por la División de Servicios de la Cámara de Comercio de Santiago. rolante a fs. 106: a fs. 289 informe de Inspección practicada en San Juan de Puerto Rico por el señor Samuel Nieves de la Empresa "UNITED MARINE SURVEYORS. INC.. practicada el 31.05.93 v en ésta se contienen 4 fotos de las cuales 3 dicen relación con la partida de cebollas de COMERCIAL SANPAL LTDA. Se acompaña traducción libre de este documento en los términos establecidos en el inciso 2º del Artículo 347 del Código de Procedimiento Civil v que rolan de fs. 278 a fs. 288. Este documento fué objetado a fs. 370. A fs. 304. Plano de estiva (excluyendo contenedores) de la M/N " RAPEL". Viaje 23 Norte. La carga de Comercial Sanpal Ltda. fue estibada en "Entrepuente Nº2" v se destaca con amarillo la posición de la estiba de la carga. Documento objetado a fs. 375. A fs. 318 se acompañan 13 cartas de registro diario de temperatura ambiente dentro del compartimento de la carga v que corresponden a los siguientes días de la M/N " RAPEL". Viaje 23 Norte: del 18.05.93 al 30.05.93. Documentos objetados a fs. 376: A fs. 326 se acompañan: a) Booking System. esto es. detalle de la carga cuyo transporte ha sido contratado. bajo el sistema refrigerado v ventilado v la carga de la demandante en forma "ventilada": b)

Hatch list. emitido por SudAmericana. Agencias Aereas v Marítimas S.A. con respecto a la carga de cebollas transportada en la M/N Rabel. viaje 23 Norte. b.1. Entre puente Nº 2. carga correspondiente a la demandante. b.2. Entre puente Nº 3. carga correspondiente a otro embarcador-exportador: New York Exportaciones v Cia.Ltda. c) Conocimientos de embarque 3 v 4 amparando el transporte de 64 v 94 pallets embarcados en la M/N Rabel. viaje 23 Norte por la empresa New York Exportaciones v Cia.Limitada. Esta carga también tuvo por destino San Juan de Puerto Rico v respecto de esta carga transportada bajo el mismo sistema de la partida de cebollas de la demandante. la demandante no tuvo ningún reclamo. Estos documentos rolan de foias 319 a 325. Estos documentos fueron objetados a foias 374. A foias 333. se acompaña telex de fecha 22.05.93 despachado por el capitán de la M/N Rabel a TransOceanica en Guavaquil. Ecuador. anunciando fecha de llegada de la nave a Guavaquil para el día 23. 05.93 v solicitando un inspector al momento del arribo de la nave a ese puerto. Documento que rola a fs. 332. v objetado a fs. 382. A fs. 335 se acompaña fotocopia de diario oficial de 05.07.79 en el que consta la publicación del Decreto Nº 2699 del Ministerio de Economía. Fomento v Reconstrucción. el cual señala las normas sobre calidad de productos de exportación. Este documento rola a fs.334. A fs. 338. se acompañan copias autorizadas de fs. 142 v 143. del expediente caratulado "Exportadora Pocuro S.A. con Cia.SudAmericana de Vapores S.A.". rol 112.419 que se substanció ante este mismo Tribunal. Documento rolante a fs. 142 v 143. en estos documentos consta la declaración del funcionario del SAG.

Rol : C-23439-95

Foia: 1922 -

don Pedro Mora Mora el que tiene importancia en lo referente a precisar el alcance de la intervención de este Servicio y sus facultades al emitir los llamados certificados fito sanitarios. A fs. 362 se acompaña documentación que da cuenta del sistema para carga ventilada y refrigerada de la M/N Rapel y plano de estiba de la citada nave, en lo que dice relación con los contenedores embarcados y transportados en el viaje 23 norte y que rolan de fs. 337 a 361. Estos documentos fueron objetados a fs. 377 y 378. A fs. 369 se acompaña fotocopia de un artículo sobre hortalizas aparecido en la revista del Campo del Mercurio del día lunes 20 de Agosto de 1990, en la cual se cita la opinión del ingeniero agrónomo don Moisés Escaff y que rolan de fs. 366 a 368. A foias 1057, se acompaña a título meramente ilustrativo, 13 páginas de diagrama de humedad de la M/N Rapel viaje 023 norte con declaración de los charteadores de la citada M/N señores Reederei Horst Zeppenfeld y que se agregan de fs. 1042 a 1056. A fs. 1073, se acompañan los siguientes documentos: 1º) Informe del señor Juan J. Jeannot de fecha 18.03.96; 2) Memorandum de 12.09.92; 3) Glosario de pesticidas químicos; 4) Etiquetas de productos recibidas del fabricante; 5) Traducción libre del documento indicado en los números 1 y 2. A foias 1171, acompaña a título meramente ilustrativo la versión oficial y definitiva de las declaraciones prestada por los testigos señores Samuel Nieves y Juan J. Jeannot ante el Tribunal de primera instancia de Bavamón con fecha 7 de Febrero de 1996, San Juan, Estado libre asociado de Puerto Rico con certificado de que es copia fiel y exacta del original que obra en autos (Exhorto). Con respecto a estos

documentos se ordena formar cuaderno separado. A foias 1185 v 1192. se acompañan a título meramente ilustrativo las partes del charterparty. en cuya virtud la demandada arrendó la M/N Rael por un determinado lapso de tiempo (time charter) v un anexo de adendum. en el cual se especifican diversos detalles sobre la nave v la condición en que es entregada por los dueños. A foias 1197. se acompaña a título meramente ilustrativo copia de la resolución del señor Juez de la causa de Puerto Rico que tiene a su cargo la tramitación del exhorto v en el cual se ordena una vez completado los trámites del exhorto remitirlo al Tribunal de origen. A foias 1201 se acompaña a título meramente ilustrativo carta emanada de la oficina de la administración de los tribunales de San Juan de Puerto Rico en que se hace devolución del exhorto de fecha 30 de Julio de 1996.

13º.- Que. la parte demandada se valió de la testimonial consistente en las declaraciones de los siguientes testigos. DIMITER APOSTOLOVSKI TORRAMORELL. a fs.393 v siguientes. quien respondiendo al punto 1) del auto de prueba. señala que en esa época mediante un bockina leasing que él mismo recepcionó amparado por un conocimiento de embarque. se produjo el embarque de dos partidas de embarcadores de cebollas. Que él mismo confeccionó el plano de estiba conforme a la información contenida en el conocimiento de embarque. Por eso le consta que el embarque era desde Valparaíso a San Juan de Puerto Rico. no recuerda el número de mallas. Se trataba de una condición ventilada normal. No había requerimiento de temperatura como es

Rol : C-23439-95

el caso de mercaderías transportadas en contenedores refrigerados o atmósfera controlada. Por lo tanto, la estiba se genera directamente en los espacios ventilados de la nave. La obligación del transportista es ejecutar el transporte desde el puerto de embarque al de destino en la mejor condición atmosférica durante la aventura marítima. La obligación del embarcador es ejecutar los procedimientos de curado, desinfectado y corte de la fruta para ser transportada. Que, en el caso del transportista se basa en el sentido de la buena fe hacia el cliente, ya que se desconoce todo procedimiento antes del embarque. Agradece que el Bill of Lading estaba limpio de cualquier requerimiento adicional o sea en este caso se siguieron las pautas ordinarias. El Bill of Lading, si mal no recuerda una cantidad de pallets con mallas decían contener los pallets mallas en una cantidad X con cebollas. El testigo aclara que en este caso específico no se emplearon pallets sino beans, que viene a ser lo mismo. Se le exhiben los documentos de fs. 17 y 18 de autos y si corresponden a los conocimientos de embarque que ampararon el transporte de esa carga respondiendo, si corresponden. Se le exhibe en documento que rola a foias 361, y si corresponde al plano de estiba confeccionado para la carga reefer y de ventilación de la M/N, respondiendo: lo que se me exhibe es el plano de ventilación de la nave dado que se trata de un plano convencional. Recuerda que esa nave tenía "reefer plus" que son enchufes específicos para unidades de container refrigerados. Se le exhibe el documento que rola a fs. 303 de autos, y si corresponde al plano de estiba por él diseñado. Responde: Si corresponde incluso hav

dos partidas de dos embarcadores diferentes una que corresponde al reclamo que se ventila en este juicio y otra a otro embarcador que no efectuó reclamo alguno. Aclara que la estiba de cebolla fue ejecutada mediante los siguientes criterios, conforme al diseño convencional de la nave: específicamente, bodega número dos, entre puente y bodega número tres, entre puente. Las razones de ello fueron que constituían los espacios más apropiados para la aventura marítima que llevaría esta carga. Si se hubiese estibado en otro lugar, por ejemplo, fondo de bodega, se corría el riesgo de elevar temperatura por concepto de estanque de petróleo o por el paso en aguas tropicales que calientan las planchas del casco haciendo más difícil el mantener una climatología apropiada en el interior de la bodega. Al estar estibado en el entrepuente libera cualquier perjuicio hacia la mercadería. El entrepuente queda inmediatamente sobre la línea de flotación donde se estibó realmente la carga y que da directamente hacia los ventiladores mecánicos existentes en la nave. También el hecho de estar alejado del mamparo de popa de la nave colindante a las salas de máquina que pueden producir aumento de temperatura a este tipo de mercancía haciendo más difícil la meteorología interna de la bodega. Agradezco que la estiba fue hecha en forma diligente y profesional. Al punto número cuatro del auto de prueba, expresa que conforme a los antecedentes que él posee, descritos por el capitán, que solicitó un inspector, el hecho de que en dos días, la carga comience a germinar es posible que se deba directamente al período crítico de temporada de embarque de este tipo de mercancía, se refiere al

Rol : C-23439-95

Foia: 1926 -

fin de temporada y por las informaciones del capitán éste fue diligente en aplicar los procedimientos adecuados para el transporte. El documento que se le exhibe y que rola a fs. 262 y siguientes corresponde al informe practicado a requerimiento del capitán de la M/N Rabel. El documento que se le exhibe y que rola a fs. 332, corresponde a un telex despachado por el capitán de la M/N Rabel y éste contiene las fechas indicadas y está dirigido al capitán hacia nuestros agentes en Guavaquil. El capitán dice concretamente que se contacte al señor Federico Feeder Transcop para requerir de un inspector a la llegada, para la protección de sus armadores. Que el documento que se le exhibe y que rola a fs. 283 y siguientes de autos, corresponde al informe practicado en San Juan de Puerto Rico y expedido por una firma experta en la materia. Acreda que al recibir la noticia de la brotación de la cebolla le confirmó al capitán que se iba a practicar una inspección que tendría lugar a la recalada en el Puerto de Guavaquil. Que, tanto el telex del capitán como su instrucción, ocurrieron casi a los dos días del zarpe de la nave. Tanora si alguien comunicó de esta noticia al embarcador. Acreda que puede aseverar que los brotes y daños en la mercadería no son productos del transporte o de una mala diligencia del capitán de la nave: que él es capitán de nave y lleva 17 años en el mar, de allí su experiencia en estas materias. Que lo sabe también porque ha transportado esa misma carga, cuando era oficial de carga o primer piloto. Cuando la cebolla ha sido cortada, curada y fumigada en el momento oportuno para el transporte esto no puede ocurrir. Si se hace en forma extemporánea se corre el peligro de

La determinación. El embarcador debe estar consciente del producto que va a deledar en su transporte. Los documentos que se le exhiben y que rolan a fs. 305 a 317 de autos corresponden a los diagramas psicométricos de la M/N Rabel. en su compartimento en que se trasladó el producto cebolla. en él están las anotaciones hechas por el capitán o primer oficial. diariamente. mañana y tarde. de los procesamientos de ventilación ejecutados. anotando las temperaturas de vulco seco y vulco húmedo. interno y externo. o sea. ambas atmósferas. la externa y la interna. En resumen. los documentos que se le exhiben son la bitácora del transporte de la mercadería en las bodegas de la nave. Según aprecia. el formato de los documentos aparece en el idioma alemán. El modelo está hecho en una forma que corresponde a nuestro Instituto Hidrográfico de la Armada. Está hecho por el correspondiente Instituto. en alemán. Que al revisar el documento que rola a fs. 308 de 21 de Mayo de 1993. a las 10.30 horas. el capitán deja constancia que encuentra determinación en la mercadería considerándose una humedad de un 80% alejado del punto de rocío de un 20%. Las temperaturas ambientales internas y externas. según el mismo documento. no son muy diferentes. lo que es indicio que el clima interior de la bodega y la exterior a la misma es casi el mismo sin haber diferencia grande que consta un aumento del CO2 por cierre de las ventilaciones. Que. de acuerdo a los documentos revisados. se practicó ventilación forzada. incluso están los periodos de ventilación. Precisa que por la expresión periodo. se refiere a las horas. Que dentro de la aventura marítima el paso por zonas ecuatoriales de lluvia fue

Rol : C-23439-95

bien controlado. Ese control para los días óptimos en condiciones externas se aplicó ventilación y para los días no óptimos se aplicó ventilación forzada. Que las anotaciones manuscritas que aparecen en el documento fue hecha por el primer piloto u oficial de carga bajo la supervisión del capitán. Que, en los documentos que se le exhiben y que rolan de fs. 305 a 317 en la columna izquierda se especifica: bodega 3 y bodega 2. temperatura de bulbo seco y húmedo. esto ocurre en todas las foias que tiene a la vista. esto da a entender la individualización de los compartimentos. Acreda que él no se encontraba a bordo de la nave en ese viaje. pero afirma que toda la información recepcionada de la nave llegaba a su conocimiento directamente desde el capitán. base total de los antecedentes para operar una nave. Que él era el operador directo de la nave y estaba en el departamento de control de operaciones. Al punto sexto del auto de prueba. el testigo declara que por parte de la Cia.Sudamericana no hubo incumplimiento al cuidado que se le exige. Por el contrario. se ejecutaron las debidas diligencias. tanto como para la estiba de la mercadería como para el transporte hacia el puerto de destino: eso incluye el total de gestiones y documentaciones. telex. surtav editados. Que esto lo sabe o le consta por cuanto la planificación del embarque o la estiba estuvo en su conocimiento pues él estaba ejecutando labores de operador de nave. Acreda que. diariamente. el capitán le enviaba la información de la posición de la nave y requerimiento por parte de éste y especialmente en el referido caso se le notificó a los dos o tres días de zarpar respecto a las cebollas que se transportaban.

Rol : C-23439-95

Foia: 1929 -

Acreda que él, en su calidad de operador en esa fecha, estaba a cargo de todo el transporte en lo relativo a la programación para cada puerto durante todo el viaje de la nave. Señala que él como operador de la nave se movilizaba entre la Cia. Sudamericana y la Empresa Saam. Que la información de la nave la recibía desde la Compañía Sudamericana o desde su propia casa ya que cuenta con servicio de telex, fax, teléfono, durante las veinticuatro horas del día. Acreda que su domicilio laboral es Saam, quienes tiene su contrato de trabajo y las oficinas están en calle Cochrane de Valparaíso, no recuerda número. Al punto número ocho del auto de prueba, responde que, conforme al conocimiento de embarque propio a la configuración de los planos de estiba, la carga mencionada era para el transporte en espacios ventilados, conforme al diseño propio de la nave con características propias de tener maquinarias-ventiladores- con diez cambios de aire para esta gestión. Bajo este punto de vista, siendo una nave convencional que no tiene espacios refrigerados y conforme al documento Bill of Lading no existe apunte alguno por parte del embarcador de algún requerimiento adicional. Acreda que el embarcador acepta con pleno conocimiento el transporte de su mercadería bajo las características propias de lo que es una nave convencional con espacios ventilados. Los espacios ventilados es un compartimento cerrado que posee ventiladores mecánicos para ser operados cuando y donde las necesidades propias de la naturaleza de la carga, sean requeridas. Esta condición significa ventilación forzada bajo mejor condición comparativa de atmósferas internas del compartimento y/o externa, lo que comunmente se denomina una

climatología conforme a lo que la aventura marítima y disponibilidad se tiene. Respondiendo a la pregunta de qué es una nave convencional señala que, en la actualidad, bajo las tecnologías existentes en el mercado, existen diversas naves que prestan servicios para este tipo de transporte. Esto se refiere a naves frigoríficas con sistemas computacionales, la cual mantiene una atmósfera apropiada para X mercadería, mediante limpieza de CO₂ o reducción de CO₂, atmósferas ozonizadas. Que, en este caso, una nave convencional, no cuenta con ningún elemento de actuales tecnologías, excepto ventiladores mecánicos, sin proporcionar una atmósfera generada a través de otros medios. Esta atmósfera, para este último tipo de naves, sólo se remite a la mejor condición presente, sin asegurar alguna baja de temperatura o extremas condiciones ambientales. Que no es un transporte refrigerado. En consecuencia, sólo podemos ratificar, durante la aventura marítima, la mejor condición climática apropiada para este tipo de compartimento. Agradezco que al año 1993 el mercado tenía a disposición de los clientes embarcadores, un sinnúmero de naves con diversas tecnologías, ya sea naves con compartimentos refrigerados, naves con compartimentos climatizados, contenedores del tipo refrigerado y también containers del tipo climatizado, lo cual proporciona a cualquier producto vivo, una prolongación de la vida antes de llegar al mercado del consumo. Cabe notar que esto dependerá solamente de la información del productor o embarcador conforme a la fecha, día, hora, lugar de bodega y tiempo en que se cortó el fruto. Si el período de la fruta o producto vivo es embarcado pleno a período final de maduración.

obviamente que la respuesta en el mercado es posible que no lleque en buenas condiciones. lo que puede asegurarse por Universidades v organismo de competencia. Se le exhiben documentos de fs.319 a 323 de autos. El de fs. 319. corresponde a un bocking list o lista de carga refrigerada para la nave Rabel fechada el 14 de Junio de 1993. Se observa el transporte de dos contenedores Reefer destinados a San Juan Puerto Rico procedente de Antofagasta v Arica. El documento de fs. 320 es también una lista de carga del 14 de Junio de 1993. Allí existen quince contenedores con clientes que transportan té desde Valparaíso a San Juan v Cristóbal. fruta fresca v cuatro contenedores con cebollas. El documento de fs. 321 también es una lista de carga ventilada de cebollas de Valparaíso a San Juan. en condición de granel para Comercial Sampal v New York Exportaciones. El documento señala carga en entre puente ventilado para Comercial Sampal el otro embarcador establece la misma condición en bodega. El documento de fs. 322. pertenece posterior al embarque. el listado carga embarcado en la motonave Rabel viaje 23 norte. puerto de Valparaíso destino a San Juan. El listado de carga de bodega pertenece al entrepuente Nº 2 de la mencionada nave con la cantidad de iabas con cebollas perteneciente al cliente Saml 1. El documento de fs.323. es similar al anterior. para el mismo puerto v viaje. Se establece el embarque en entrepuente Nº 3 de cebollas. estibada en pallets -iabas-con las marcas S.M. Se le exhibe el documento de fs. 361 de autos v si es posible establecer el número de cambios de aire para la nave Rabel. El testigo responde que conforme al dibujo o plano del documento que

tiene a la vista, corresponde al plano para contenedores Reefer, indicando sus enchufes, además del plano de ventilación, conforme a la descripción de los ventiladores y su potencia para estar cambios de atmósfera o extracción del aire en cada compartimento. No se especifica la cantidad de cambios de aire, pero con mayor información adicional en cuanto a dimensiones se puede establecer la cantidad de aire que puede ser suministrada al compartimento. Que, conforme a la información que el testigo tiene la nave Rapel tenía una característica de diez cambios de aire en sus bodegas. Esto significa que, por cada hora, se renueva el aire interior diez veces en una hora, suficiente para cualquier producto vivo que genere CO2. Todo organismo vivo al respirar produce CO2 altamente nocivo en un espacio cerrado por mucho tiempo ocasionando una elevación de temperatura hasta su total deshidratación, si el producto no es ventilado. Caso contrario, si se genera limpieza de este elemento CO2, permite la vida del producto que se transporta mediante la ventilación adecuada, incluyendo las mejores condiciones de atmósfera que se tendan. Agradezco que tiene conocimiento que actualmente la Compañía Sudamericana de Vapores no presta el servicio de transporte de cebollas en espacios ventilados, dado que los clientes embarcadores no están practicando la debida diligencia para estos embarques lo que genera en periodos finales de exportación, cebollas no tratadas adecuadamente o demasiado envejecidas, por negligencia de los embarcadores, lo que genera reclamos posteriores y cobro de indemnizaciones, sin embargo son ellos mismos lo que tienen la información sobre la cadena de la vida

del producto y que el transportista ignora en cuanto a su peso, contenido y procedimientos, efectivamente adoptados, antes de ser embarcados o contratados. Que esto podría darse en aquellos clientes que ejecutan sus exportaciones a finales de temporada. Es posible que Comercial Sampal se encuentre en la situación descrita anteriormente. Al punto número 9 del auto de prueba declara que es posible que el daño de la carga sea debido a un vicio oculto al tratamiento del producto, fecha de corte, etc. lo que es ignorado totalmente por el transportista. En este caso, en 17 años de experiencia en la materia, es la primera vez que vé que la cebolla transportada, a los tres días de ser embarcada, iniciara germinamiento de brotes, siendo que su experiencia en el transporte del mismo tipo de mercaderías, hacia Japón, China o Europa, esta mercadería, con buenos procesos de curación o desinfección que compete a agrónomos peritos puede mantenerse en buenas condiciones durante meses. JUAN GAMPER WIEGEL a fs. 401 vta. y siguientes. Al punto cuatro del auto de prueba. No puede aseverar cual es la causa del deterioro, que se impuso a través de los documentos facilitados por la abogada doña Susana Bontá, que hubo varias comunicaciones entre la nave, su capitán y el transportista dando cuenta que la partida de cebollas estaba brotando; que, posteriormente, tuvo a la vista los informes de peritos de Guavaquil y San Juan de Puerto Rico en los que se menciona el estado de brotación de las cebollas. Se da constancia de que el testigo ha navegado alrededor de cuarenta años, ha participado en transporte de cebollas tanto como primer oficial a cargo de la estiba, como capitán responsable de la

estiba y cargamento y que su actual actividad es la de perito asesor náutico marítimo. Se le exhiben los documentos que rolan de fs. 87 a 91 de autos, de fs. 262 a 267 y de fs. 284 a 288. Estos documentos corresponden a los informes por él examinados y que tuvo esos documentos a la vista en la oficina de doña Susana Bontá, no recuerda fecha. Como capitán y perito asesor marítimo concluye que estos tres informes, que son coincidentes y son el resultado de inspecciones realizadas por distintas personas, en distintos lugares y en fechas distintas, que las cebollas salieron de su packing en malas condiciones, no aptas para su transporte. Que, de acuerdo a su experiencia, es común que esto suceda al final de un período de exportación de cebollas y esto ocurre por cuanto el exportador hecha a mano a saldos de productos de distintas cosechas y predios, mezclando el producto nuevo con el antiguo o sin tratamiento previo. Que esto le consta por cuanto su actual actividad le ha permitido ver rechazar partidas antes de su ingreso al puerto, específicamente en la entrada de puerto de San Antonio. Es el SAG quien practica esta inspección. Que no sabe por que razones la Cía SudAmericana de Vapores no hizo reserva en los conocimientos de embarque del estado de las cebollas tomando en cuenta que eran cebollas de fin de temporada. Que estima que la falta de reserva o carta de garantía pudo deberse a que como toda carga perecible, ésta debe salir autorizada por el SAG del Packing. Por tanto, cree que la firma estibadora - COSEM - aceptó la carga sin observaciones. Agradece que el capitán tiene la atribución de hacer reserva en el conocimiento de embarque, pero en el actual comercio marítimo

Rol : C-23439-95

Esta es delegada al Agente o Agencia de la Nave. Al punto 5 del auto de Prueba. Que puede contestar a la pregunta respaldado por los informes de los diferentes inspectores que ha tenido a la vista, quienes opinan sobre la causa y origen de la brotación de esas cebollas. Que esos tres informes llegan a la misma conclusión: que el daño va se habría producido en el packing o lugar de envasamiento. De especial valor considera la opinión del Inspector del departamento de Agricultura de los Estados Unidos, emitido en Puerto Rico. Que la asigna la mayor importancia por la seriedad y severidad con que estas autoridades actúan en estos casos de perecibles de importación a Puerto Rico. En el informe recalca que el daño se habría producido en los lugares de las cosechas, al mezclar productos recién cosechados con otros antiguos y sin la debida preparación para un transporte largo. La cebollas cosechadas en un época previa corren el riesgo de descomponerse durante un transporte al que fueron sometidos, en esta ocasión, soportando variedades de climas y períodos prolongados de tiempo, mientras que la cebollas de una cosecha reciente debieran soportar las mismas condiciones sin ser afectadas. Que, por experiencia y conocimiento, tiene en sus archivos resultados de descarga de cebollas bien tratadas, de cosechas recientes, que soportaron viajes hasta el Norte de Europa, llegando en buenas condiciones. Que el informe pericial al que ha aludido es el que se le exhibe y que rola de fs. 87 a 91. Que sabe como se estibó esta partida de cebollas en la M/N Rapel porque se impuso del documento caratulado plano de estiba. Además de conocer personalmente la nave debe agregar que la

estiba de la cebolla fué efectuada en el tercio de proa del entrepuente N°2. sin otras partidas de carga en el mismo compartimento. Esto significa que el bloque de carga cebolla recibía durante su estiba a bordo el máximo de volumen de aire. Para ello explica el funcionamiento de la ventilación de las bodegas en ese tipo de barco. El Rabel es un buque provisto de ductos de aire que salen sobre la cubierta principal y luego bajan sobre los compartimentos de carga. Un ventilador potente inyecta aire desde el exterior hacia las bodegas. En el caso de este buque ello ocurre a razón de diez cambios de volumen por hora. Este aire recorre el compartimento en forma horizontal, desde popa hacia proa, donde está estibada la cebolla, choca con ésta y luego emerge hacia afuera por otro ducto similar instalado en la parte de proa del compartimento. Que no habiendo otra carga fuera de ésta en el compartimento, lo que comprobó en el plano de estiba, el beneficio fue exclusivamente para la cebolla. Acreda que es apropiado estibar la cebolla en el entrepuente porque es el lugar de mayor flujo de aire entre las bodegas con que cuenta el barco y menos afectada por las variables temperaturas de agua de mar que durante el viaje de la nave llegaban a sobrepasar los treinta grados. Acreda que en la nave Rabel hizo dos peritajes por cuenta de sus armadores lo que le permitió conocer la nave en detalles, tanto es así, que estaría en condiciones de hacer un croquis de la nave ahora mismo. Que dada su condición de capitán se le pide que responda, a que corresponden los documentos que se le exhiben v. que rolan a foias 303, 319 a 321, 322, 323, 339 a 361. El documento de foias 303, corresponde al plano de estiba.

con la localización de la estiba de cebollas en el tercio de proa del entrepuente Nº 2. Los documentos que rolan de fs. 319 a 321. no los tuvo a la vista y es primera vez que los vé. El de fs. 319. no corresponde al embarque de cebollas. El de fs. 320. contiene una partida de cebollas que no corresponde a este caso. pues aparece embarcada en container. El de fs. 321. destaca la carga embarcada en la nave Rabel por la Sociedad Comercial Sambal y contiene un comentario que dice: "carga en entrepuente ventilado". El documento de fs. 322. es un formulario emitido por SAAM con identificación de la nave. número de viaje 23 Norte. puerto de origen. Valparaíso. escotilla 2. cubierta entrepuente. puerto de destino. San Juan. En el detalle de la carga se muestra un cuadro que detalla la lista de tráfico. las marcas de la mercadería. el número de bultos. el embalaje. el producto y el peso en toneladas. En la primera línea aparece marca Sambal. número de bultos. 39; embalaje bins; producto. cebollas; peso. 44.986 K. Tons. En una segunda línea aparecen las marcas Sambal; números de bultos. 65; embalaje. bins; productos. cebollas; peso. 81.478 K.tons. Al pie de esta hoja. en la columna número de bultos hay una cifra de 104. En la columna peso. hay una suma de 126.464 k. tons. El documento de fs. 339. es un parcial de plano de estiba correspondiente a una bodega localizada debajo del entrepuente número dos en el cual está estibada la cebolla. Los documentos que rolan de fs.341 a 343 corresponden al plano de ubicación de containers que se encontraban a bordo. al zarpe de Valparaíso. Los documentos que rolan de fs.344 a 347. corresponden al resumen detallado de los contenedores que

transportaba el buque hacia los distintos puertos de destino, desde los puestos de embarque. Los documentos que rolan de fs. 348 a 360 corresponden a la distribución de contenedores transportados en las bodegas Nº1, 2, 3 v 4. El documento de fs. 361, corresponde a un plano titulado en inglés, calzos para contenedores v plano de ventilación de la motonave Rabel. Este plano es confeccionado por el astillero constructor de la nave. Que los documentos que se le exhiben v que rolan de fs. 305 a 317, corresponden a formularios sobre el sistema de control de ventilación v temperaturas en bodegas, controlado en forma manual, tomando las temperaturas con termómetro de bulbo húmedo v seco v registrado en estos formularios que tiene a la vista por el servicio meteorológico de Alemania. El testigo procede a hacer un detalle del formulario con aspectos técnicos explicando como se calcula v se anotan las temperaturas (fs. 406 v 407). Hace presente que estas fotocopias del formulario que tiene a la vista son incompletas por el hecho de ser fotocopiadas de tal forma que algunas veces no aparece la parte superior v en otras no aparece la parte inferior del documento. Hace presente que, en la parte inferior de los documentos, se dejaban las anotaciones respecto a la anotación mecánica de la ventilación. Acreda que las hojas analizadas corresponden a una bitácora de control de ventilación de la nave. El testigo deja constancia de algunas observaciones anotadas en estos formularios acredados a foias 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316 v 317. El testigo no puede asegurar si la nave Rabel está condicionada para transportar contenedores refrigerados. El testigo respondiendo a una pregunta

expresa que la temperatura de bulbo seco se obtiene mediante un termómetro directamente expuesto al aire y el de bulbo húmedo está envuelto en una bolsa de gasa que está huntada con agua dentro de un frasquito. Más adelante explica que los re-pallets de cebolla se estiban en forma compacta en un bloque para poder asegurar su estabilidad y su trínca, para no dañarse durante el viaje en caso de mal tiempo y movimiento de la nave. Que no es necesaria su separación por cuanto son envases de tablas separadas entre sí y las cebollas se encuentran envasadas en mallas lo que permite el fluio de aire entre ellas. El envase es estibado de a uno de alto, debido a su altura de alrededor de doce metros. Esto le permite también una ventilación por encima, a causa del espacio libre que queda entre el cielo del entrepuente y por debajo, gracias al pallets que lo soborta y que tiene travesaños de cuatro o seis pulgadas. Se le exhiben las fotografías que rolan de fs. 266 a 267 y de foias 287 a 288, y el testigo señala que puede decir que ese tipo de envase se denomina re-pallets. El testigo, agrega que respecto al caso específico de las hoias de bitácora de ventilación de las bodegas, éstas son auténticas. Respecto a los demás documentos que se le han exhibido no tiene seguridad plena. Expresa que las anotaciones que aparecen manuscritas en los documentos a que se ha referido debe haber sido hechas por el capitán de la nave o el primer oficial, quienes les habían declarado tener mucha práctica en esta carga perecible. Al punto sexto del auto de prueba, el testigo declara que entiende que no existe incumplimiento por parte de la demandada y estima que el transportador cumplió, a

través del capitán de la nave y de sus oficiales, con todas las medidas necesarias y utilizó todos los medios a su disposición para darle un adecuado tratamiento de ventilación a la carga de cebolla. Que esto le consta además, por los informes y mensajes cursados por el capitán que rolan en autos. Acreda que el transportista se obliga a dar el servicio según lo pactado en el conocimiento de embarque y en la nota de contrato de flete. Estas obligaciones se refieren a recibir una carga, transportarla bajo las condiciones estipuladas y entregarlas en su destino. El cuidado que debe prestar un transportista a un transporte de cebollas en espacios ventilados son que debe dar o suspender, de acuerdo a las condiciones meteorológicas reinantes la ventilación adecuada. Que esto le consta por haber examinado los formularios de la bitácora de ventilación instituido como meteorología de la bodega del barco. Que para afirmar esto se ha basado en los documentos examinados y además su experiencia de piloto, de capitán de buque mercante, su experiencia de perito náutico marítimo. De acuerdo a esto, confirma que el procedimiento de ventilación, en este caso, fue bien aplicado. El documento que da cuenta de un contrato de transporte marítimo se denomina en inglés, Booking note, que significa contrato de flete. Allí se especifica la condición de transporte como carga ventilada. Este documento lo emite la agencia de la empresa transportadora de la nave. El contrato de transporte de mercadería por mar son de índole variada y en cada caso se especifican sistema de transporte, tipo de carga e inclusión de cláusulas, que no se recuerda de memoria. Allí un transportista se compromete a

trasladar una carga entregada a su cuidado, de un puerto a otro. Contrainterrogado para que diga la relación que existe entre ventilación mecánica forzada y el estado del tiempo, responde: La ventilación mecánica forzada se aplica de acuerdo a las condiciones meteorológicas relacionando el ambiente de la bodega con el estado climático del exterior. Que en este caso se cumplió con esto, al constatar las anotaciones en los formularios titulados meteorología de bodega de la nave Rapel y que le fueron exhibidos. La ventilación debe funcionar cuando las condiciones exteriores sean buenas, esto es, que no halla lluvias o neblinas o casos de mal tiempo donde los challazos de mar puedan llegar a los ductos de ventilación. Al punto número ocho del auto de prueba, expresa que por el documento "booking note" tenido a la vista le consta que fue pactado como transporte en "espacios ventilados". Que no ha tenido a la vista documento alguno que exija cierto número de cambios de aire para éste transporte. Pero sí sabe por un documento que rola en autos, titulado Ventilación de las Bodegas que el buque era capaz de proveer diez cambios de aire por hora. En cuanto a las características de la modalidad de transporte en espacios ventilados, consiste en inyectar, por medio de ventiladores mecánicos a través de ductos, desde la cubierta principal, aire de las atmósfera, hacerlo circular a través de compartimento de carga y expulsarlo a través de otro ducto del lado opuesto hacia la atmósfera. El testigo explica que dentro del sistema de transporte de carga viva, el transporte en espacios ventilados se opone a un transporte en cámaras refrigeradas. Este último consiste en mantener los compartimentos

uniformemente a una temperatura de transporte solicitada, con control de la humedad del ambiente y la iniciación de gas CO2, inherente a toda carga viva. En este caso, el embarcador solicita por escrito la temperatura a la que desea sea transportado el producto. Que la determinación del tipo de transporte queda al arbitrio del embarcador y esta decisión está influenciada por varios factores: disponibilidad de buque refrigerado o ventilado, en la fecha en que se desea despachar el embarque: valor del flete que incide en los costos que ha de pagar el embarcador, que es mayor en el transporte refrigerado. Que es habitual, en épocas de cosecha de cebollas, ver cargamentos completos de naves zarpando desde Chile con el sistema de bodegas ventiladas: a época de cosecha se refiere a finales del verano en Chile: un embarque efectuado en el mes de Mayo va estaría fuera de las fechas normales de exportación de este producto. Un transporte de cebollas efectuado en el mes de Mayo es mas seguro realizarlo con el sistema de cámaras refrigeradas. Arega que en el tráfico a Puerto Rico es raro encontrar buque refrigerado. Luego el testigo explica las formas como funciona el sistema de espacios ventilados: 1) Si hay calor afuera se puede ventilar cuando la humedad que acompaña a ese calor no es excesiva: 2) Si hay frio afuera, depende si este frio es inferior a los 10°C la cebolla puede sufrir lo que se denomina "quemado" : 3) Si hay lluvia afuera no es recomendable ventilar: 4) Si hay neblina afuera, es el mismo caso de la lluvia, la atmósfera está saturada de humedad y no debe ventilarse. Más adelante el testigo declara sobre el ambiente climático que se produce entre el traveso Valparaíso-

Rol : C-23439-95

Puerto Rico, señalando los cambios de temperaturas. Señala que durante la primera parte del viaje priman temperaturas moderadas y que, a medida que se vá acercando al Ecuador, aumentan y tambien aumenta la humedad, a causa de una mayor evaporación del agua de mar. Esta condición se mantiene todo el resto del viaje, va que el buque debe atravesar los trópicos y sin salir de esa zona tropical. Acreda que el agua de mar en la zona tropical alcanza, en el mar Caribe, un promedio de 33 a 35 grados centígrados. Señala que los exportadores no estan muy concientes de ello. El testigo declara que la duración de una cebolla valenciana para el transporte varía entre tres y seis meses. Acreda además, que la M/N Rabel no contaba con sistema de transporte refrigerado. Acreda que en el sistema de ventilación forzada juega un rol la relación de día-noche. Que mientras de día - exceptuando los casos de lluvia y neblina - debe ventilarse, se recomienda no hacerlo de noche en la mar, debido a que durante la noche aumenta la humedad. Que la causa para ventilar entre las once y quince horas puede ser el aumento de temperatura del aire y de la bodega, causado por el aumento de la temperatura del mar. Esto incrementa el porcentaje de humedad dentro de la bodega. Que lo declarado le consta porque conoce la temperatura del mar en la zona por la que navegó el barco. Acreda que debe dejarse constancia de la ventilación forzada en la bitácora. Que en el caso de esta nave se cumplió con esto a traves de los formularios que se le exhibieron y representan la bitácora de ventilación. Allí quedaron registrados estos hechos. Reconoce que no en todos los documentos aparece registrada la

ventilación forzada durante parte de la tarde v en la noche. pero en que en muchos de esos documentos hav explicación v en aquellos en que no los hav. él. como profesional entiende las razones. aunque no havan sido anotadas. LAUTARO LABRA HIDALDO. a fs.414 declara v respondienddo al punto dos del auto de prueba expresa que. a su entender. el daño no se produjo durante el transporte marítimo. dado que es casi imposible que una cebolla se deteriore en cinco días. El testigo hace una comparación con cebollas que compra para la casa v la guarda. no se hecha a perder en cinco días a menos que compre cebollas podridas. Que eso lo dice en relación con el informe que se hizo en Guavaquil. Allí se informaba de "cierto mal olor a cebolla". un fuerte olor a cebollas que él no vió la cebolla pero sí el informe. Acreda que es Ingeniero Agrónomo desde 1973. Que desde 1974 se ha especializado en el manejo de fruta v hortaliza de exportación. especialmente en el área de post cosecha. Esta área incluye todo lo relacionado desde que se cosecha la fruta u hortaliza. el embalado. almacenaje v transporte de la misma. Que presta servicios ocasionalmente a recibidores v compradores extranjeros en Chile: inspecciona los productos en packing. en frigoríficos o al costado de la nave. al momento de ser embarcados. En estas instancias se evalúa la calidad del producto para ser exportado. si cumplen con los requisitos establecidos entre comprador v vendedor v si el producto puede resistir un determinado número de días de viaje hasta destino. en un medio de transporte determinado. El testigo aclara que sabe distinguir entre el daño v el hecho generador del daño. Consultado. después de haber

examinado los antecedentes del proceso, cual sería el hecho generador del daño y cuando se habría producido este hecho generador. Responde: A su entender el hecho generador del daño habría sido la cebolla o materia prima: que esto lo dice por cuanto a su entender se trató de un embarque tardío de cebollas que también fueron cosechadas tardíamente. Por este hecho, presenta menor susceptibilidad a condiciones de guarda, hace que sea más perecible a un transporte de tipo ventilado. Debiera haberse pensado con este tipo de cebollas, un transporte de tipo refrigerado. Para el testigo, cosecha tardía sería a partir de la segunda quincena del mes de Abril. La cebolla cosechada en la época no tiene un buen curado ya que condiciones atmosféricas propias del otoño hacen que el curado sea insuficiente o deficiente. Embarques tardíos son los que se hacen a partir del mes de Abril, en lo que a cebollas se refiere. El período de pleno embarque de cebolla es el de los meses de Febrero y Marzo. El testigo declara que él aconseja el transporte refrigerado de cebollas, no sólo para los embarques tardíos sino para todos los embarques de cebolla en la época que fuere. Es así como técnicamente tiene que hacerse. El embarcar cebollas en espacios ventilados es una práctica que se hace solamente para disminuir costos de viaje, pero no es aconsejable porque hay una probabilidad cierta de deterioro de la carga, ya sea al pasar por el trópico o por lugares muy fríos y con temperatura bajo cero. Por lo tanto, en embarques tardíos, con mayor razón el embarcador debiera colocar sus cebollas en espacios refrigerados. Respondiendo a los aspectos positivos del transporte refrigerado

en comparación con el de espacios ventilados. respecto a las cebollas. responde que la literatura especializada indica que las cebollas debe almacenarse a 0° C v con una humedad relativa de un 65 a un 70%. Esto persigue como fin no romper la dormancia de las cebollas. La humedad relativa baja es para evitar el desarrollo de hongos. En los espacios ventilados no existe control de temperatura ni de humedad relativa. La cebolla al encontrar una atmósfera adecuada que incluye temperatura alta v humedad relativa alta. rompe su dormancia. iniciando su proceso metabólico. Al iniciar el proceso metabólico la cebolla genera calor. emite brotes aéreos v radiculares. Si la humedad relativa es alta proveniente del medio ambiente o de deshidratación de la misma cebolla se pueden generar hongos que normalmente están entre los catáfilos de la cebolla v. por ende. generar pudriciones. Si en los espacios ventilados quedan bolsones de aire sin circular se produce un violento aumento de temperatura v esto produce un rápido deterioro de tipo fungoso de la cebolla v con alta emisión de raíces. Todos estos inconvenientes se minimizan al máximo cuando se usa almacenaje refrigerado v bajo humedad relativa. El testigo luego explica cómo debe ser preparada la cebolla de exportación. El primer proceso consiste en limpiar la cebolla de todo elemento extraño. corte del ramaje. poda de raíces v una calibración. la que se hace en el botrero o en un baskino. lo mismo el envasado en mallas o cajas de exportación: allí se eliminan todas las cebollas que presentan daños o deterioros evidentes. como heridas. rayaduras. falta de cutícula o mal curado. quemadura de sol o cualquier otro tipo de

daño. Que existen otros procesos en los que la cebolla después de curada se embalsa en mallas tipo nacional o en bins y se almacenan o guardan en el potrero mismo o en bodegas: luego estas mismas cebollas se procesan, como ya se ha explicado, y se envasan en mallas de tipo de exportación y se guardan en bins o se paletizan y se procede a su exportación. Luego el testigo explica lo que se llama curado de cebollas: Es un proceso de post cosecha de cebollas y en el cual los bulbos se exponen al sol para que sequen sus cutículas. Este proceso dura alrededor de quince días y se hacen en el potrero mismo. Las cebollas se dan vuelta dos o tres veces para lograr una buena uniformidad en el proceso. El curado persigue que la cebolla sea más firme al manipuleo. Se reconoce cuando una cebolla tiene dos o tres capas de cutícula bien dorada y firme: si la cebolla presenta cutícula suelta o ausencia de ellas es más susceptible al manipuleo, golpes o heridas y al daño fungoso. Por eso, para la exportación, debe ir una cebolla bien curada, firme, no blanda y a lo menos con dos capas de cutículas secas, doradas y bien adheridas. La época ideal de curado son los meses de mayo, calor y ausencia de lluvias, es decir, Febrero y Marzo y con suerte la primera quincena de Abril. En Abril está el peligro de lluvias y pueden existir neblina que hacen que el curado sea insuficiente y deficiente. Dice deficiente, porque la cebolla al ser cultivada en el suelo y al quedar restos de tierra en ellas hay hongos denominados "hongos inactivos". Este tipo de hongos se activa en presencia de altas temperaturas y humedad. El testigo explica que hay tres maneras de como se proveen de cebollas los exportadores

chilenos. La primera, es ser productor- exportador. Una misma persona cultiva, embala y exporta. Una segunda modalidad es aquella en que el exportador compra el producto en forma directa y por intermedio de agentes a un número indeterminado de productores, grandes, medianos o pequeños; y la tercera modalidad es que el exportador compre cebollas ya procesadas a otros exportadores de cebollas. Por último, pueden existir combinaciones de las tres formas descritas anteriormente. Agradezco que una cebolla bien almacenada puede durar entre seis a siete meses, en almacenaje especialmente refrigerado sin sufrir grandes deterioros. En espacios ventilados, como se hace en Chile, puede durar estos mismos seis o siete meses pero con un porcentaje de pérdida que puede ser entre un 50% a un 70% debido a pudrición y brotación, principalmente. Que las causas que ocasionaron el daño de estas cebollas a su entender se deben a la cebolla misma: cree que fue un embarque demasiado tardío y con cebollas que debieron de haber tenido un proceso de curado algo deficiente especialmente en lo referente a condiciones ambientales durante el proceso de curado. Que la norma chilena de cebollas es realizada por el Instituto Nacional de Normalización conocida por la sigla I.N.N. Ahí se dan reglas, descripciones y atributos, daños y defectos que deben cumplir y tolerar las cebollas de exportación. Estas normas no son obligatorias para las exportaciones chilenas de cebollas, ya que no existe un sistema nacional de certificación obligatoria de calidad. El testigo difiere con alguna de estas normas ya que acepta un porcentaje de cebollas con inicio de pudrición. Agradezco que las normas que rigen

entre exportadores v recibidor o comprador. son mas bien contractuales o acuerdos entre ellos. Que él personalmente ha redactado varias normas de cebollas de exportación que han sido utilizadas como cláusulas de operaciones entre comprador v vendedor. Adrega que en el proceso de preparación de la cebolla no interviene el transportista. ni en la selección. embalaje v empaquetado de la cebolla. En lo único que. a veces. interviene es el indicar el alto de los pallets. re-pallets o bins. dada la altura de la bodega o de los contenedores. Finalmente señala que el S.A.G. considera sólo el aspecto fito sanitario. es decir presencia o ausencia de insectos. hongos v restos de tierra en o referente a cebollas. No toma en consideración ningún criterio relativo al embalaje. calidad v condición. tampoco aspectos relativos a la época de cosecha. proceso de curado o condiciones de embalaje de la cebolla. Sólo considera pudrición declarada con presencia de micelio activo. Que se produce pudrición cuando el hongo está atacando los tejidos del bulbo v hay presencia de micelios. Estos últimos son los cuerpos frutales del hongo u órganos de reproducción del mismo. Respondiendo a una pregunta el testigo afirma que la cebolla que se almacena en Chile no tiene el mismo manejo que la cebolla de exportación. La cebolla de exportación va está calibrada. enmallada v envasada en su material de exportación. operación que. generalmente. se realiza días antes v previos al embarque. La cebolla que se guarda en Chile presenta mayor cantidad de cutícula. de tallos. restos de raíces. v. en general. se guarda en cuerdas. en mallas de tipo nacional o en colchajos. sin tener una labor previa de gran

selección. Se le exhiben los documentos que rolan de fs.87 a 91: de fs.262 a 267 v de fs.284 a 288 para determinar si éstos fueron documentación examinada por el testigo. Responde que las dos primeras series de documentos, efectivamente, los ha tenido a la vista Sin embargo, no recuerda haber visto los que consta de fs.284 a 288. Explicando las razones porque considera poco adecuado el sistema de ventilación forzada expresa que: el sistema de ventilación forzada, tal como su nombre lo indica, consiste en inyectar aire de la atmósfera a una bodega o contenedor determinado. El aire que se inyecta corresponde a la atmósfera de la latitud en que se encuentra la nave. Puede ser aire caliente, si atraviesa la zona tropical o frío, si atraviesa la zona sur, por ejemplo, Chile. Este aire puede ser húmedo o seco, también dependiendo de la zona atmosférica por la cual navega la nave. La cebolla necesita de aire frío v de una humedad relativa baja del aire. La ventilación forzada no garantiza la entrada de aire con esos requisitos. Es por ello que este sistema no es el más recomendable para el transporte de cebollas. Agradece que en varias oportunidades ha dado su opinión sobre el transporte de cebollas. Que la materia de transporte no le compete porque es un acuerdo entre exportador v transportista. Que su opinión es requerida cuando hay algún problema o se trata de embarques especializados. Que fué costumbre, hasta el año 1994, el exportar cebollas en espacio ventilado, va que éstas se consideran como " el pariente pobre" de las exportaciones hortofrutícolas. Esto porque su rentabilidad depende o dependía del costo de transporte. Un transporte en espacio ventilado tiene

menor costo que uno refrigerado. A partir de 1995 comenzó a ser más habitual el transporte de cebollas en espacios refrigerados por las ventajas que éste representa en la conservación del bulbo. Que su opinión contraria la dió en los años 1975 o 1976 a petición de P&I. respecto al mejor envío de una cebolla en Septiembre a un país tropical. La cebolla se embarcó, bajo su recomendación, a cero grado celcius y arribó en perfecto estado a su destino. Que respecto a la demandada, en conversaciones informales le ha manifestado al Sr. Santiago Zavala que lo ideal para el transporte de cebollas, es uno de tipo refrigerado. Esto fué antes de Mayo de 1993. Consultado el testigo para que explique el concepto de "bolsones de aire sin circular" en bodegas con carga de cebollas con ventilación mecánica forzada, responde: el término "bolsones de aire" se puede explicar imaginando el interior de una malla de cebollas, donde aquellas que están en el medio de la malla se encuentran aprisionadas, por las circundantes y por las exteriores, no recibiendo suficiente aireación, permaneciendo el aire allí retenido, sin circular. Como consecuencia de la actividad metabólica de la cebolla, este aire se calienta y se humedece, produciendo un inicio en la actividad del bulbo. Si esta misma situación la imaginamos en un bins, las mallas o las cebollas que quedan al interior del bins, también sufren esta situación de retención del aire, con las consecuencias ya señaladas. Si en una bodega hay pocos pasillos, también se crearán bolsones de aire retenidos entre los bins, produciéndose condensación de agua, la que va a afectar, principalmente, a las capas exteriores de cebollas, las que se

Rol : C-23439-95

humedecerán y comenzarán a deteriorarse. Contrainterrogado para que diga si para él es lo mismo bins que reballets, responde que no es lo mismo, que son envases completamente diferentes. Que un bins es una estructura de madera, más o menos cuadrada, de un metro por un metro, de ochenta a cien centímetros de alto, donde generalmente se envasan veinticuatro mallas de cebollas tipo "standard". En cambio, un reballets es una estructura formada, básicamente, por una base de pallets, en el cual se depositan entre cincuenta y seis y sesenta y cuatro mallas de cebollas. Esta estructura puede estar complementada con esquineros de cartón y huinchas; también puede estar complementada con esquineros de cartón y malla plástica; también con esquineros y diagonales de madera. Además, pueden existir combinaciones de las modalidades recién citadas. El bins generalmente soporta uno o dos bins de altura. El reballets no soporta otro reballets o bins en altura. Luego el testigo expresa que el SAG, califica solamente la condición fito-sanitaria y que no certifica la calidad del producto. La cosecha de la cebolla valenciana, en cuanto al tiempo de cosecha, depende de la zona de cultivo. En el área de Llav Llav, Catemu, Nodales y en general V Región, es de cosecha más temprana que en áreas sureñas, como San Vicente de Tagua Tagua. En la Quinta Región, la cosecha puede comenzar en la primera quincena del mes de Enero tratándose de un producto sembrado temprano. En la zona sur, la cosecha es más tardía, pudiendo llegar hasta fines de Marzo y comienzos de Abril. La cosecha depende de la época de siembra y de la disponibilidad de almacigos que tenga cada productor. Que de acuerdo al informe

presentado por la demandada. al arribo a Guavaquil el daño principal que presentaban las cebollas eran brotaciones. no recuerda porcentaje. Que del informe emitido en Puerto Rico y presentado por la demandada. los principales daños eran brotaciones y fundosis. el porcentaje cree que era alrededor del 70%. Los factores que generan la brotación de la cebolla tipo valenciana. son principalmente. la temperatura de almacenaje elevado. humedad relativa. y en segundo término. un deficiente curado. El testigo explica que todo organismo vivo produce. al respirar. calor y humedad producto del metabolismo. no recuerda el dato exacto del calor producido por la cebolla a una determinada temperatura. pero este calor se va duplicando o triplicando. cada cinco grados de temperatura. independientemente de un largo o corto período de almacenaje. Este aumento de temperatura producto del metabolismo de la cebolla. tiene su límite cuando la cebolla deja de respirar producto del deterioro o de su muerte. Que el cambio forzado de aire persigue el fin de inyectar aire más frío y seco al que existe en el interior de la bodega. reemplazándolo. El aire interior de la bodega está influenciado por el proceso respiratorio de la cebolla. Si este aire no se renueva. la cebolla respira más. Si se renueva el aire. la cebolla respira menos y se mantiene en mejor condición de almacenaje por un tiempo mayor. Que no sabe responder cada cuanto tiempo era conveniente realizar cambios de aire en una bodega con cinco mil mallas de cebollas porque entre otras variables necesita conocer volumen de la cámara y las temperaturas de las cebollas. Una recomendación general va entre

ocho a veinte cambios de aire por hora. Al punto cuarto del auto de prueba. Que conforme a los informes a que se ha referido la cebolla presentaba brotación y la causa era la pérdida de dormancia o latencia de la cebolla, provocada su juicio por temperatura y humedad no adecuada para el almacenaje de este bulbo y por ser un embarque demasiado tardío. Se le exhiben los documentos de foias 266, 287 y 288, y el testigo responde: Si. Los hechos son los que figuran en los documentos que se me exhiben. Consultado sobre la fotografía de foias 266, y si éstas muestran una brotación total, responde, que si por brotación total se entiende un cien por ciento, no está toda la cebolla brotada en la fotografía que se le exhibe. Respondiendo por qué unas cebollas brotan y otras no, expresa que las cebollas son productos provenientes de semillas por lo que genéticamente una cebolla no es igual a otra y por eso explica que una cebolla brote antes que otra, o después: hay diferencias en la calidad de las semillas; además, el proceso de curado puede ser diferente entre un proveedor y otro; también en un proceso de selección y envasado para exportación las cebollas de un mismo productor queda toda junta en una misma malla pero pueden ser cebollas de varios potreros o sectores donde no existe homogeneidad en la constitución genética de las semillas. Esto explica el porqué unas cebollas brotan y otras no. Son individuos independientemente vivos; además, en el proceso de bins o reballets, pueden ir mezclados debido al calibre de diferentes productores, pudiendo existir en un bins o reballets diferentes cebollas del tipo valenciana. El testigo considera que en el caso

de autos. tiene entendido que Sampal se provevó de cebollas de varios agricultores de la zona de Catemu y Llav Llav y por eso presume que la cebolla no era igual. El testigo responde que para que una cebolla emita olor a los dos días, debe haber sufrido, necesariamente, un proceso de respiración y también de humedad por un período de mas o menos ocho a diez días anteriores a la detección del olor. Acreda que todo exportador debe tener conocimiento del transporte de sus productos y si así no fuere su gestión exportadora sería un fracaso. Acreda que el proceso de brotación de las cebollas no es contagioso, pero sí, puede influenciar el medio ambiente circundante, producto de la respiración, lo que significa que, en conjunto con otras cebollas brotadas, elevan la temperatura y la humedad relativa. Esto es hablando en ambientes totalmente cerrados. El testigo, expresa que es imposible que en un embarque de cebollas se incluyan cebollas de cosecha de un año anterior, porque la cebolla no dura mas de dos meses en almacenaje. Al punto quinto del auto de prueba, expresa que de acuerdo a su criterio, cree que existió un efecto previo al almacenaje para su transporte marítimo y que influyó en que las cebollas brotaran. Este factor pudo haber sido una cosecha tardía, un curado deficiente o insuficiente o el hecho de que el transporte no se efectuó en forma refrigerada. Al ser un embarque tardío, la cebolla ha perdido gran parte de su dormancia o latencia, por lo que se encuentra predispuesta a los factores ambientales que la hacen brotar y estos factores ocurrieron al paso de la mercadería por el trópico. Al punto sexto del auto de prueba, el testigo declara que quien determina

el tipo, o condición de transporte para su exportación, es el exportador. Es quien busca el transporte adecuado e instruye a la Compañía naviera sobre las condiciones que debe mantenerse en la nave durante el transporte. Al punto nueve del auto de prueba, el testigo declara que, en su opinión, el daño a las cebollas se produjo por ser un embarque tardío con todas las implicancias a que ya ha hecho referencia y también influyó el hecho de no ser transporte refrigerado.

142 Que, a fs. 268 se procede a la diligencia de exhibición de documentos por la parte demandada, consistente en la exhibición del manifiesto de carga solicitada a fs. 210. La parte demandada expresa que este documento no lo maneja su representada en su calidad de transportista, sino que lo maneja SAAM S.A., en su calidad de agente de la nave. Que no obstante ubicó el Manifiesto que posee su representada, el cual ha sido revisado por el Departamento de Contraloría Interna, denominado "Fletado", va que significa que su representado cobró el flete. En consecuencia, no sería este documento el manifiesto propiamente tal, sino que el Manifiesto sería un documento que tendría SAAM S.A., persona jurídica distinta a su representado y el cual está firmado por el conductor, como lo exige el artículo 39 de la Ordenanza de Aduanas; y manifiesta su voluntad en exhibir el Manifiesto dentro de un breve plazo. En todo caso, señala que si la demandante está interesada en ese Manifiesto puede solicitarlo al Servicio Nacional de Aduanas. En el acto la parte demandada hace entrega material del documento ofrecido. Acto seguido se

Rol : C-23439-95

Foia: 1957 -

procede a exhibir v adrear el original del documento cuya exhibición se solicitó a fs.211 de autos, siendo adreado de fs. 262 a fs.267. La parte demandada señala al respecto que: 1) el informe es de 24 de Mayo de 1993 v no de 1995; 2) El informe fue elaborado por el Capitan Michael Gordon, a requerimiento de los señores TRANSLOG, Servicio Ecuador S.A. Agentes del Club P. and T de la nave en dicho puerto; 3) Que el informe contiene un set de cuatro fotos en que se puede establecer la brotación de las cebollas de la demandante es bastante superior a los pequeños brotes registrados en la partida perteneciente a NEW YORK EXPORT CIA.LTDA. La cebolla perteneciente a la demandante corresponde a la padina Nº1. La parte demandante señala que dichas observaciones son improcedentes porque la diligencia tenía como fin la exhibición de documentos.

159 Que a fs.1082 tuvo lugar la diligencia de exhibición de documentos por la parte demandante v referido a un informe producido o emitido por el Sr. Juan J.Jeannot.(documento tambien adreado de fs.87 a 91 de estos autos) Sobre este particular la parte demandante señala que nunca ha estado en su poder este documento. Que, con todo, copia simple de tal informe acompañada por la parte demandada sin que fuese objetado por la demandante. Que, en relación con el documento que se refiere a la cantidad de cambios de aires por hora pactados entre la demandante v demandada, tal documento no existe. El único documento de carácter mercantil que da cuenta del contrato de transporte Marítimo fueron los respectivos conocimientos de

embarque, los cuales se encuentran acompañados en autos v tampoco han sido obietados. En cuanto a la exhibición de todas las facturas de compra de cebollas de la demandante durante el año 1993, esta parte propone a la parte demandada cumplir con la diligencia a traves del acompañamiento de copia de cada una de estas facturas dentro de un breve plazo. Por su parte, la demandada señala: 1) Que, la circunstancia de que la parte demandada no pueda exhibir el documento en que havan constado los cambios de aire que debía efectuar en el lugar donde eran transportadas las cebollas, constituye una irrefutable prueba de que la contraria no contrató el transporte de las cebollas en espacios o cámaras refrigeradas, toda vez que en ese caso el flete sería mas caro; 2) Que el informe del Sr. Juan Jeannot debe encontrarse en poder del demandante v; 3) en cuanto a las facturas pide que se guarden en custodia o que sea el propio Tribunal quien ordene sacar copias autorizadas, a lo que el Tribunal accede. A fs.1127 se ordenan agregar las copias autorizadas, correspondientes a la referidas facturas v que rolan de fs.1084 a fs.1126 de autos, ordenándose la devolución de los documentos originales a la parte que los presentó.

16º Que a fs.500 rola oficio Ord. Nº1976 de 29 de Noviembre de 1995, emanado del Servicio Agrícola v Ganadero en el cual se informa que el Servicio Agrícola v Ganadero, al inspeccionar las cebollas, no considera el curado ni la brotación por cuanto se remite a parámetros fitosanitarios. Se agregan de fs. 486 a fs.498 antecedentes sobre Inspección fitosanitaria realizada por

Rol : C-23439-95

a) SAG.

17º Que, a fs.525, rola oficio Nº 12623 de fecha 17 de Noviembre de 1995, emanado de la Fiscalía del Banco Central de Chile informando sobre los valores de las Declaraciones de Exportación de la empresa exportadora "Comercial Sampa Ltda", Rut Nº78.204.030-8, según antecedentes proporcionados por el Departamento de Operaciones de Comercio Exterior del Banco Central. En el se indican el Nº Declaración de Exportación: Monto US\$ Liquidado de Retorno: Monto US\$ Retornado: v. Monto US\$ Liberado de Retorno. Dicho documento aparece firmado por el señor Arturo Torres Echeverría, Jefe Departamento Judicial. En dicho documento se hace constar la declaración de exportación 222050-9 v 222051-7 que ampararon las exportaciones de 850 mallas de cebollas v de 4350 mallas de cebollas respectivamente. El valor FOB señalado por Sampa fué de US\$ 5410.25 v US\$ 24.381.75 en cada caso, debiendo retornar igual suma. En el primer caso no aparece retorno v en el segundo aparece un retorno de US\$ 2101.69. Se hace constar el monto en US\$ liberado de retorno en cada caso, v que corresponde a US\$ 5410.25 v de US\$ 22280.06, lo que hace un total de US\$ 27.690.31, como valor FOB de las partes de cebollas. Este documento se relaciona con el adreñado a fs.106 de autos.

18º Que, a fs.979 rola oficio Ord.Nº21 de 30 de Enero de 1996, emanado del Jefe de la Oficina del Servicio Agrícola v Ganadero de Valparaíso, informando en detalle respecto de la función que cumple dicho Servicio en la inspección de los

productos que serán exportados. Se señala que el examen o inspección fitosanitaria a frutas y hortalizas de exportación consiste en una revisión visual de una muestra representativa, que corresponde al 2% del total de los envases presentados a revisión, en el caso de exportación de cebollas a USA: Que, el objetivo de la inspección es interceptar insectos vivos que puedan constituir plagas dañinas para la agricultura del país importador, especialmente aquellas que han sido declaradas, expresamente a nuestro país (cuarentenarias): Que, al SAG, no le corresponde pronunciarse sobre época de cosecha, maduración o procesos posteriores a la cosecha que no tengan un objetivo fitosanitario exigido oficialmente por el país comprador: que, en el caso de las cebollas, no existen actualmente tratamientos sanitarios que deban ser acreditados por este Servicio: que la inspección fitosanitaria es realizada por el personal del SAG, en el puerto de embarque o en plantas de empaque expresamente autorizadas (Inspección en origen), en ambos lugares se emiten planillas de inspección que acreditan la condición fitosanitaria del producto a exportar: que, el Certificado Fitosanitario se emite sólo en el puerto de embarque teniendo como respaldo la planilla de inspección que aprueba el producto y la Orden de Embarque del Servicio de Aduanas, que avala que éste fue embarcado. Finalmente señala que los certificados de calidad son emitidos por entidades privadas que operan por interés del exportador, del comprador, seguros, Cía de Transporte, etc. y no tienen ingerencia en los procedimientos del Servicio, los cuales están expresamente publicados en el manual "Procedimientos para

la inspección Fitosanitaria de productos hortofrutícolas, frescos, secos y deshidratados de exportación, en origen y puertos de embarque".

19º Que, a fs.1011 rola informe Pericial, emitido por el Perito Traductor Sra. ANNIE LAURIE ORTIZ CRAWFORD, quien acompaña traducción del inglés al castellano de los documentos presentados por la parte demandante, corrientes a fs.17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 117 121; incluyendo el documento adreadado de fs.202 a 208. El Informe se adrega de fs.992 a fs.1010.

20º Que, a fs.1037 rola informe Pericial, emitido por el Perito Traductor Sra. ANNIE LAURIE ORTIZ CRAWFORD, quien acompaña traducción del inglés al castellano de los documentos acompañados por la parte demandada, corrientes a fs. 305 a fs.317; 319 a 321; 322 v 323; incluyendo el documento adreadado de fs.284 a 288. El informe se adrega de fs. 1014 a fs.1036.

21º Que, a fs.1829 se ordenó adregar el exhorto internacional N°33.444-95 caratulado "COMPAÑIA SUDAMERICANA DE VAPORES", materia INDEMNIZACION DE PERJUICIOS, enviado por la Excma Corte Suprema mediante Oficio N° 005509 de 12 de Agosto 1996. Que a fs.1859 atendido la constancia de fs.1858 vta. se ordena adregar a los autos parte de la prueba del exhorto internacional consistente en un sobre cerrado que dice contener grabación y transcripción del día 7 de Febrero de 1996 y realizado en el Tribunal de Primera Instancia Sala Superior de Bayamon del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, que se

encontraba en la Secretaría de la Excma Corte Suprema. En dicho sobre se encuentra la transcripción Caso de Exhorto DJV95-218 Vista del día 7 de Febrero de 1996 v un cassette que contiene la grabación aludida. la que se ordena guardar en custodia de la Secretaría del Tribunal.

22º Que, en el documento denominado transcripción aparecen declaraciones de los testigos señores SAMUEL NIEVES v JUAN JOSE JEANNOT VICTORIA. El testigo Samuel Nieves declara ser comisario de averías, trabajando en la Compañía Dolphin & Company en 1975 hasta 1978, despues trabajó en forma independiente. Que la labor de un comisario de averías consiste en examinar la causa, la naturaleza v la extensión de los daños. Se le exhibe un informe que lleva el timbre de la Compañía United Marine Survivors Inc. que aparece en la foia 284 del exhorto v se le pide que lo reconozca v si la firma que aparece en él le pertenece. Responde que no reconoce el documento pero que la información es de él, pues trabaja en esa Compañía v rinde informes, señalando que lo aparece en el documento corresponde a su informe pero no es su firma v cree que pertenece a la señora María Pabwahcino, que es la dueña de la Compañía. Al testigo se le hace comparar su informe o reporte que tiene en documento en sus manos con el otro informe de United Marine Survivors v una vez que examina el documento contesta que es la misma información que el tiene en su documento. Además se le exhiben unas fotos que aparecen en el documento v señala que son copias de las fotos que él tomó. Se le pregunta respecto a que materia se refiere el

Poder Judicial

CHILE

Del : C-23439-95

Foia: 1963 -

informe. Responde que se refiere al Barco Rabel, viaje 23, que llegó a Puerto Rico en Mayo 30 de 1993 como a las once de la noche. Que él es contratado por la Compañía United Marine Survivors y cada vez que viene un barco de Chile para inspeccionar los furdones, el equipo, asegurarse que los sellos estén intactos, que tengan sellos adecuados y visualmente ver las condiciones de la carga que se saque. Que estos servicios a su vez son contratados con el agente de la Chilean Line, que es Luis Avala Colón, que es la línea de vapores que transporta furdones, mercancías a Puerto Rico desde Chile y entiende que Chilean Line es el nombre en inglés para la Compañía SudAmericana de Vapor. Que, en este caso, el barco llegó el día 30 de Mayo a las once de la noche, pero la labor, el desempeño de descarga del barco empezó no hasta el próximo día, mayo 31 a las siete y cuarto de la mañana. Que estuvo presente de las seis y media de la mañana, fué abordo, para conseguir documentos del "chiefmate" y se mantuvo todo el tiempo hasta que descargó el barco de toda su carga que le pertenecía a Puerto Rico. El "shiomate" es como el asistente del capitán, quien le entrega documentación denominada "partlow chart", que es una gráfica que indica las temperaturas de las neveras durante el viaje. Que luego de inspeccionar los contenedores o neveras se comenzó a descargar un cargamento de cebollas. Este cargamento estaba localizado en la bodega de abajo, debajo de los furdones, después de los furdones hay una tapa de metal que evita que entre el agua a la bodega y luego se saca la tapa y se empieza a descargar las cebollas, que suben en paletas. Precisa que esa bodega está en lo que se llama entre

puente o "tween deck" en ingles. Que estuvo presente hasta que se descargaron todas las paletas, notando que que las paletas tenían unos retoños. la cebolla en sí tiene unos retoños como hasta de ocho pulcadas de largo, que los encontró raro, porque la mayoría estaba en la parte de arriba y sin embargo, por los lados apenas había retoño. Que entiende que un diez por ciento de la carga era consionada para el Jibarito. Señala que algunas de las paletas presentaban retoños y otros no. Que esto le resultó raro al ver retoños en la parte superior de las paletas, por lo tanto, tomó fotografías de dichas paletas enseñando los retoños, donde estaban y donde no estaban y esas fotografías aparecen en su informe. La conclusión a la que él llegó era que había una mezcla de cebolla vieja con cebolla nueva, o sea, más reciente cocida y otras tiradas encima de las paletas, que eran mezcladas, en otras palabras. A esta conclusión llegó sólo por la vía visual, al ver retoños de ocho pulcadas de largo en unas y abajo no tiene. Añade que para saber la extensión de los daños hay que hacer una inspección física, abrir los sacos, inspeccionar la mercancía y esa labor la desempeña Agricultura, y ellos determinan la extensión de los daños. Expresa que no recibió información en cuanto a que hubiese ocurrido algún tipo de problema con la ventilación de esas cebollas durante el tránsito a bordo de la nave Babel. Señala que su conclusión imparcial es que la causa de esos daños se debió a la mezcla de cebollas viejas con nuevas. Que la responsabilidad de esos daños son del embarcador al mezclar mercancía, mezclar cebollas más viejas con otras recién escodidas. Añade que las cebollas viejas dañan las

cebollas nuevas. Declara que no está en conocimiento respecto a algún tipo de instrucción o requerimiento de parte del embarcador a la Compañía Chilcan Line para proveer algún tipo de refrigeración, pero que le pareció raro que no estuviesen en "trailers" refrigerados: y lo encontró raro porque la cebolla es para estar protegida por refrigeración para mantener su calidad. Normalmente vienen refrigeradas y eso tendría que solicitarlo el embarcador. El testigo señor Juan José Jeannot Victoria declara ser comisario de averías marítimas y asesor en transportación de productos perecederos y productos peligrosos para la industria marítima. Declara sobre su preparación académica para la especialidad y experiencia práctica. Acreda que su trabajo le permite determinar los agentes causales de daños, la condición, diagnosticar la enfermedad o lo que sea que esté afectando a un producto. Que desde 1990 cuando jubiló de las Navieras de Puerto Rico ha estado realizando ese tipo de trabajo de consultoría y como comisario de averías. Se le exhibe un informe que está en el expediente del Tribunal, se le pide que lo revise y si es copia del original de su informe, copia fiel y exacta. El testigo responde que sí y que es su firma. Acreda que el número del expediente debe ser OMS01 u no OMS04. Expresa que a ese informe que se le exhibe sólo le faltan las fotografías que él tomó y le falta copia de los certificados de inspección del Departamento de Agricultura Federal, la sección de inspección de mercados y le falta también copia de los dos conocimientos de embarque a que se refiere ese informe. Que esos anexos no están, habían un set de 24 fotografías. Preguntado sobre quien requirió sus servicios

Poder Judicial

CHILE

Pol : C-23439-95

Foia: 1966 -

como comisario de averías para este embarque. Responde que el solicitante fué la empresa embarcadora comercial Sandal de Valparaíso, Chile. Precisa que él no recibió esa petición directamente de Comercial Sandal, sino que el consignatario, la firma Central Products Corporation, El Jibarito, se comunicó con él y le dice que su embarcador en Chile le ha pedido que solicite los servicios de un comisario de averías marítimas para ver ese y otros embarques que no tienen relación con este caso. Que el informe 010693 correspondía a cinco mil doscientas mallas o sacos de cebolla valenciana o inverniza de origen chileno, que se trajeron a Puerto Rico en el vapor Rabel, ambarados por dos conocimientos de embarque. En el informe aparecen los números de los conocimientos de embarque y tiene copia de todos los conocimientos de embarque número seis y siete del viaje 23 de la Motonave Rabel. Que lo contrataron el 4 de Junio de 1993, hace una inspección preliminar esa tarde y luego comienza de lleno el día 7 de Junio. Esta inspección se prolonga por muchos días, no días consecutivos, pero en una secuencia de muchos días hasta que que la actividad final es a mediados del mes de julio del mismo año. Se le pregunta si ese embarque tuvo algún tipo de problema con el Departamento de Agricultura, y responde que sí y eso motivó que le solicitaran sus servicios porque cuando el Departamento de Agricultura hace la inspección inicial del embarque en las facilidades del mismo muelle encuentra que la cebolla no pasa la inspección. Entonces cuando esto sucede hay tres alternativas bajo el estatuto federal que ampara ese tipo de inspección, es una ley de 1937, que fue enmendada y la ley en su

Ref: C-23439-95

artículo 86, el inciso 1º pone unos parámetros que deben llenar ciertos productos agrícolas que se producen en Estados Unidos y en Puerto Rico, en territorio americano, pero en cierta época del año la provisión nacional no es suficiente y entonces se permite la importación de territorio extranjero, pues esa ley se llama Ley de Intercambio Comercial, regula la entrada de algunos productos como las papas, las cebollas, el aguacate, los cítricos, las nueces y otros productos que no recuerda. Además que, además de las inspecciones rutinarias del Departamento de Agricultura Estatal y de las inspecciones cuarentenarias de Agricultura Federal se le tiene que hacer una tercera inspección por esta otra división del Departamento de Agricultura, que es el servicio de mercadeo. Si no pasa ésta aún si hubiera pasado las otras dos, pues entonces el destino del producto son tres, devolverlo al país de origen, destruirlo, o arreglarlo, segregarlo y someterlo a otra inspección. Que, en relación con cebollas hay variedades, ésta es una de las más comunes (valenciana), de forma aduzada u ovalada, cebolla muy buena, muy resistente si se trata bien, si se prepara bien para el embarque, si se cura bien después de la cosecha y es probablemente la que más conocemos nosotros aquí en el mercado, porque es la que más se vende, se produce en los Estados Unidos, en Chile y en otros países y aquí se importa de Chile. Esta cebolla en el Hemisferio Austral se siembra hacia finales o mediados de primavera y se cosecha, que tiene un periodo de ocho meses desde que se siembra, como dos meses en semilleros y se viene a cosechar hacia finales entre verano y otoño. Eso quiere decir que esa cebolla para mayo

Rol : C-23439-95

es la cebolla que se habría cosechado probablemente algunos dos meses, quizás tres. Declara que no necesariamente se trata de un embarque tardío, porque la época en que se trae, pero sí era cebolla, pues sacada de la tierra, curada y empacada hacia algún tiempo. Podrán ser dos o tres meses. Señala que él consigna diecinueve días en tránsito, porque en la práctica marítima consideramos tránsito desde que sale del empaque hasta que llega al consignatario, pero realmente si fuera el tránsito marítimo fueron solamente quince días; que por eso él consigna diecinueve. Acreda que su opinión respecto a las temperaturas una vez que se pasa del Hemisferio Austral al Hemisferio Norte va en ese tiempo, aunque aún no ha comenzado el verano, la temperatura estaba entre los noventa y cuatro, noventa y cinco grados fahrenheit, o sea, entre los treinta y cuatro y los treinta y cinco centígrados y la humedad relativa era muy alta y esos dos elementos son malísimos para la cebolla que no se trae con la protección con que se debe traer, con que debe transportarse. El testigo afirma que la cebolla debería, debe transportarse en furgones refrigerados o en bodegas de un barco donde se provea refrigeración. La temperatura que la industria considera apropiada para transportar ese tipo de cebollas es de cero grados centígrados, o treinta y dos grados fahrenheit con una variante de un punto una centígrados, que serían como treinta y ocho grados fahrenheit y una humedad relativa entre sesenta y cinco y setenta y cinco por ciento. En un furgón refrigerado se puede graduar esta temperatura y al mismo tiempo se puede proveer para intercambio de aire fresco. La cebolla, según las demandas y los

señalamientos de los expertos y de la industria puede tener un intercambio de aire durante la transportación que las unidades de refrigeración provee para ello, se debe mover como a treinta centímetros por metro cúbico de material. Se le pregunta si, en este caso particular, menciona en el informe que estas cebollas carecieron de almacenamiento refrigerado durante el tránsito. Responde que es así, su mejor percepción, porque los conocimientos de embarque no tienen pedidos o por lo menos si los pidieron él no lo sabe, pero no consta en el conocimiento de embarque, que es el contrato de embarque, que se haya pedido refrigeración alguna para estas cebollas ni nada. Preguntado sobre sus observaciones respecto a la cebolla en si o a las condición que presentaban estas cebollas durante el período que el testigo tuvo la oportunidad de examinarlas. Responde, bueno, estas cebollas tenían un nivel muy alto de retoños para una cebolla que se trae para consumo aquí en Puerto Rico. Que, por la cantidad de retoños ni siquiera pasaba los niveles requeridos por las disposiciones de ley aquí, la ley federal a que hizo referencia primero, calcula que había un veinte por ciento de esta cebolla que estaba retoñada. Además de eso la cebolla tenía otros problemas, había en ellos, en las catáfilas exteriores de la cebolla, un polvillo negro, que es producido por un hongo llamado "Aspergillus niger", que cuando está seco no causa problemas, se puede limpiar, pero cuando está húmedo produce una enfermedad que se llama podredumbre negra en la cebolla. Añade que, había podredumbre basal causada por un hongo de la especie "Fusarium", había podredumbre blanca bacteriana causada por una bacteria muy común

en los casos llamados "Erwinia carotobora", había podredumbre causada por un hongo gris llamado "great mold rot", causada por el hongo "Botrytis cinerea" o podredumbre gris. También habían cebollas descortesadas con la catáfila exterior desorendida: sería un defecto de calidad, se le llama "peelers" en inglés: habían cebollas con daños de sol. O sea, la cebolla tenía muchos problemas. Precisa que pudo percatarse de los retoños porque las cebollas estaban en ciento cuatro tolvas, que son como unas pelotas recubiertas de madera terciada alrededor, muy altas, y en ellas uno podía ver hasta en los mismos sacos cebollas que estaban retoñadas y cebolla que estaba buena, en perfecto estado, sin retoños. El testigo señala que examinó una cebolla seccionando una por la mitad y la puso al sol. Como a la hora las venas del tejido interior de la cebolla aparecían con una tonalidad verdosa y amarilla. También los haces vasculares estaban hinchados y descoloridos y en la sección basal, en la parte de abajo de la cebolla estaban aduzadas y al mismo tiempo hinchadas y eso es señal cuando la cebolla ha saltado su período dormiente en que ella cae después que es curada al cosecharse. La cebolla se saca de la tierra, se cura, pasa por un proceso de cura, o suberización y entonces entra en un período dormiente y si ha sido bien curada y bien tratada esa cebolla sencillamente cuando se pone vieja y se daña se pudre. Para que eso se pueda evitar hay que tratar la cebolla con un inhibidor de retoños y la más común es la "hidracida meleica". si no se trata con este producto la cebolla salta ese período dormiente y empieza a vivir antes de tiempo y a retoñar. La impresión que él tiene no es que

una cebolla fuera más vieja que la otra, sino que una fue tratada y la otra no, que venían de distintos campos, de los cuales en una se trató y otra no se trató, porque no hay otra forma de explicarse. Y lo señalado también se lo rebeló la prueba que hizo con la cebolla, la que no había sido tratada adecuadamente. Acreda que el agente causal es una bacteria y en los otros casos de hongos, los que están en la tierra, en aperos de labranza o instrumentos de cultivo: la podredumbre blanca se caracteriza por el mal olor y eso ocurrió aquí. Precisa que estos elementos causales están en el campo y están en la lilácea (cebolla) y si no se presentan condiciones de desarrollo, pues permanecen ahí en un estado subvacante y jamás se desarrollarán ni producirán daños, pero si se dan circunstancias de naturaleza externa, como temperaturas altas y humedad alta o confinamiento, sin que haya ningún intercambio de aire, entonces se desarrolla. Afirma dando una opinión profesional que, la falta de refrigeración pudo ser un factor que desarrolló esas condiciones. Que él no sabe que tipo de ventilación se ofreció a esa cebolla a bordo de el Rael. Se le pregunta por el tipo de ventilación forzada y responde que ese tipo de ventilación no era suficiente, porque eso no provee para intercambio de aire, eso mueve el mismo aire viciado que está dentro de la bodega, el producto necesitaba de algo más, que aparentemente no se pidió: que, a juicio del testigo, es refrigeración con intercambio de aire, lo cual lo tiene que solicitar el embarcador, en los conocimientos de embarque eso no aparece. Se le pregunta si eso podría calificarse como vicio oculto o inherente de la mercancía. Responde que en el caso de

los retoños si podría calificarse así. Si se hubieran embarcado estas cebollas con refrigeración e intercambio de aire el problema de los retoños habría surtido, pero en menor grado, porque la temperatura apropiada inhibe un poco el que la lilacea salte su período durmiente, pero no lo impide. Acreda que, curiosamente, las temperaturas muy altas también tienen la virtud de retardar el retoño, pero tampoco lo impide, esta condición también iba a surgir, pero si hubieran enviado estas cebollas con refrigeración, probablemente el problema habría sido de menor cuantía y lo más probable es que hubieran pasado la inspección de Agricultura Federal. Se le pregunta respecto de las enfermedades. Responde: que si en el caso del retoño habría surtido de cualquier manera, en el otro caso, en el caso de la podredumbre blanca bacteriana y las otras enfermedades fungosas se pudieron haber evitado si el producto hubiera tenido refrigeración, porque esos hongos están ahí, son hongos microscópicos y no se desarrollan mientras el producto esté bien cuidado. Estos son propios del campo, están ahí y se desarrollan. Se le pregunta si no se solicitó ningún tipo de refrigeración y dentro de su experiencia, si la causa de estos daños a este cargamento de cebollas sería imputable al transportista o al embarcador. El testigo responde: Yo no veo como podría imputarse al transportista, a menos que se le hubiera pedido a él un servicio de refrigeración que él no hubiera dado, pero él no lo sabe. Se le pregunta si el embarcador no hubiese solicitado servicio de refrigeración... estos daños serían del embarcador y no del transportista. Responde el testigo: Eso es así. Posteriormente se

le consulta respecto a la cuantía de los daños y detalla que se hizo un reacondicionamiento de las cebollas hasta que al final llegaron como a trescientos setenta y cinco sacos buenos (375) y casi 700 rechazados. Finalmente, lo que se pudo salvar de ese lote fueron los 375 sacos que se aprobaron como buenos y se vendieron, los demás tuvo que botarse. Se rechazaron 4134 mallas de cebollas. Finalmente afirma que la "hidracida maleica" como inhibidor es ampliamente usado en Estados Unidos y en Canadá. Que los daños por retoño él los calcula en un veinte por ciento (20%) del total, y el resto por enfermedad o por hongos.

239.- Que, del estudio del expediente y de los antecedentes aportados por las partes, constituyen hechos no controvertidos en estos autos los siguientes: a) Que la Empresa Comercial Sanbal, demandante en la causa, y la Compañía SudAmericana de Vapores, demandado, celebraron un contrato de transporte marítimo, entre los Puertos de Valparaíso y San Juan/ Puerto Rico en el mes de Mayo de 1993, amparados en dos Conocimientos de embarque Nº 057451 y 057454, ambos de fecha 17 de Mayo de 1993, y que tuvo por objeto el transporte de 4350 y 850 bins o mallas de cebollas Valenciana, lo que hace un total de 5.200. b) Que, el embarque se produjo el día 17 de Mayo de 1993 en la M/N RAPEL, en su viaje 23 dirección Norte y cuyo destinatario era la Empresa "Central Produce El Jibarito" de Puerto Rico. c) Que este transporte se hizo bajo el sistema o régimen de carga ventilada, esto es, de ventilación forzada, ubicándose o estibándose la carga en el entrepuente Nº2 de la M/N Rapel. d) Que los dos conocimientos de

Rol : C-23439-95

embarque contenían la expresión " clean on board" respecto de sus respectivas cargas. e) Que durante el viaje entre los dos Puertos se produjo la existencia de rotoños o brotación de las cebollas embarcadas y otros daños. f) Que la M/N RAPEL llegó al Puerto de destino, esto es, San Juan de Puerto Rico el día 30 de Mayo de 1993, iniciándose las operaciones de descarga al día siguiente, el 31 de Mayo de 1993. g) Que la carga de cebollas debido a las condiciones en que llegó al Puerto de destino fué rechazada por el importador internacional, previo certificados de inspección otorgadas por las autoridades de los Estados Unidos de América, produciéndose su pérdida total o casi total. Que, en consecuencia, se ha podido establecer como hecho no controvertido en esta causa que, efectivamente, respecto de la mercancía transportada se comprobó que ésta se encontraba dañada, con la aparición de brotes y descomposición o pudrición, debido a hongos de diferentes tipos.

Que, ha sido entonces materia de la controversia, lo que aparece señalado y determinado en las resoluciones que recibieron la causa a prueba como hechos substanciales, pertinentes y controvertidos a fs. 110, 187 y 187 vta., con la sola excepción de lo señalado en lo inmediatamente precedente. Que, en síntesis, consiste en poder determinar, la causa o causas de dicho deterioro: si éstos se produjeron durante el transporte por acciones u omisiones de la demandada en el incumplimiento del contrato o, en cambio, se debieron a razones anteriores al embarque por un mal manejo en el tratamiento de las cebollas y

Rol : C-23439-95

cuvas causas son de exclusiva responsabilidad del propio demandante.

249.- Que, sobre lo que ha sido materia de la controversia, la parte demandante ha expresado, en resumen, que la brotación y daño de la cebolla se produjo durante el período de custodia que estaba a cargo del transportista, la Cía SudAmericana de Vapores, en el viaje dirección 23 Norte de la M/N Rabel y debido a que no se hicieron los cambios de aire contratados y que corresponde a la ventilación de la carga (régimen de espacios ventilados), la que estaba estibada en la bodega ubicada en el entrepuente N°2 de la Nave; que no adoptaron todas las medidas que razonablemente se podían exigir para evitar el daño y sus consecuencias, una vez que se observaron brotaciones; que no se comunicó oportunamente de esta situación al demandante; que los conocimientos de embarque fueron emitidos por la demandada con la cláusula "clean and board" o sea un conocimiento limpio, sin exigir carta de resguardo, garantía o reserva; que el período de custodia se extendió desde el 17 de Mayo de 1993 hasta la entrega de la carga al consignatario, respondiendo el demandado de todo daño o pérdida ocurrido durante ese período de tiempo; que debido a lo anterior el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de Norteamérica rechazó la carga por razones sanitarias y por esta razón el importador internacional procedió a cancelar la operación de compraventa y rechazar la partida de 5.200 mallas de cebollas, con los perjuicios que se indican en la demanda.

259.- Que, por su parte, la demandada ha fundado sus alegaciones o defensas en los siguientes aspectos: Que la Cía Sudamericana, en su calidad de transportista, cumplió con la debida diligencia el contrato de transporte del cargamento de cebollas valencianas materia de autos: que los conocimientos de embarque "decían contener" 4350 v 850 bins o mallas de cebollas frescas, respectivamente: que la cláusula "clean and board" o conocimiento limpio de la mercadería embarcada se refiere al "estado aparente o externa" de la mercancía y que se concibe en beneficio del consignatario, tercero o bien cesionario del conocimiento de embarque, pero no respecto del embarcador quien es parte del contrato de transporte marítimo: que constituye una presunción legal que admite prueba en contrario: que el contrato se hizo según el régimen de espacios ventilados o ventilación forzada y no de carga refrigerada: que no se estableció en el conocimiento de embarque una cantidad determinada de cambios de aire por hora: que la brotación o aparición de retoños se produjo a los dos días de haber zarpado la nave del puerto de Valparaíso: que el período de custodia se extendió desde el 17 de mayo de 1993 al 31 de Mayo de 1993 (07:15 horas): que el daño tuvo su causa u origen en un hecho acaecido con anterioridad al inicio del período de custodia, es decir, obedece a una condición de pre-embarque, a un vicio inherente a la carga que no puede generar responsabilidad alguna para el transportista: que en el régimen de responsabilidad por aplicación de las Reglas de Hamburgo, el artículo 5º Nº1, debe entenderse que el hecho que cause la pérdida, daño o retardo, debe producirse durante el

período de custodia del transportador: es decir, que no basta que la pérdida, daño o retardo se produzca durante el período de responsabilidad del transportista, sino que es condición que el hecho causante de esa pérdida, daño o retardo, tenga lugar durante ese lapso: que su parte sostiene que la causa de lo acontecido con esta partida de cebollas, obedeció a una causa de pre-embarque: a un vicio inherente de la carga que no puede generar responsabilidad alguna para el demandado. Que, como consecuencia de un análisis de la responsabilidad civil contractual en relación con el régimen de responsabilidad según las Reglas de Hamburgo es necesario que el actor señale y pruebe qué obligaciones asumió la Compañía Sudamericana de Vapores S.A. en este contrato, cual o cuales de estas obligaciones no fueron cumplidas y que éstas se transformaron en el hecho generador del daño o perjuicio.

26- Que, conforme a las pruebas rendidas en autos por ambas partes y que el sentenciador ha detallado en los considerandos anteriores, se han podido establecer o acreditar hechos que, para el juez, han constituido serios fundamentos y cuya ponderación le ha permitido obtener conclusiones tendientes a la resolución de la causa sometida a su conocimiento. Estos hechos y conclusiones son los siguientes.

El transporte de las 5.200 mallas de cebollas del tipo valenciana realizadas en la M/N Rapel en su viaje 23 Norte iniciado el día 17 de Mayo de 1993 se ampararon en dos conocimientos de embarque, documentos adreadados a los autos a

Rol : C-23439-95

fs. 17 v 18 v que fueron materia de traducción a foias 992 a 994 de autos. En ellos se señala que las mercancías fueron recibidas "limpias a bordo" y que corresponde a la expresión "clean on board": en cuanto a la cantidad aparece la sigla S.T.C. que significa "dice contener" y en cuanto a las características de dicha mercadería ambos conocimientos de embarque dejaron constancia que el número de contenedores u otros embalajes o "caja" embalado mas arriba en el recibo del transportador "indicados por el embarcador que contiene o constituye las mercaderías descritas en "detalle proporcionado por el embarcador" en aparente buen estado y condición excepto de otro modo indicado sobre este punto han sido recibidas por la Compañía Sudamericana de Vapores". En otro punto de dicho conocimiento de embarque se deja constancia que "no fue posible verificar la condición de esta mercadería, sin embargo el embalaje fue sellado en principio por el embarcador v/o remitente". Que, de ambos conocimientos de embarque, se puede concluir que, respecto a la cantidad de cebollas, era la que se señala en ambos documentos aun cuando la expresión "dice contener" no es una expresión absolutamente cierta y definitiva pero, por lo menos, constituye una aproximación en cuanto a su número que el tribunal lo dará por establecido. En cuanto a la expresión "limpias a bordo" significa, conforme a los antecedentes de que se ha podido disponer y de acuerdo a la costumbre en el transporte marítimo, que estas cebollas se encontraban en aparente buen estado lo que no ameritó dejar constancia de algo extraño respecto a su calidad sobre todo porque como lo señala el mismo documento no fue

Rol : C-23439-95

posible verificar la condición de la mercadería por encontrarse embalada y sellada. Que a este respecto es importante tener presente los oficios emitidos por el Servicio Agrícola y Ganadero acreditados a los autos a fs. 500 y 979 y a los cuales se hacen referencia en los motivos 16 y 18. El primer oficio acreditado a fs. 500 el SAG., informa al Tribunal que este Organismo, al inspeccionar cebollas, no considera el curado ni la brotación por cuanto se remite a parámetros fitosanitarios. El segundo oficio acreditado a foias 979 y al que se hace referencia expresa en el motivo 18 de esta sentencia, el Servicio Agrícola y Ganadero detalla el objetivo de esta inspección que, en su parte medul () señala que dicho objetivo es de interceptar insectos vivos que puedan constituir plagas dañinas para la agricultura del país importador especialmente aquellas ya declaradas expresamente a nuestro país (cuarentenarias). Señala el oficio que al SAG. no le corresponde pronunciarse sobre épocas de cosecha, maduración o procesos posteriores a la cosecha que no tengan un objetivo fitosanitario exigidos oficialmente por el país comprador. Finalmente agrega que en el caso de las cebollas no existe actualmente tratamientos sanitarios que deban ser acreditado () por el Servicio Agrícola y Ganadero. Que, de ambos oficios, se deja claramente establecido que la inspección realizada por el Servicio Agrícola y Ganadero respecto del embarque de cebollas materia de este juicio tuvo por único objetivo la inspección fitosanitaria y no tuvo otro alcance o motivo, en consecuencia, dicha inspección no dió relación con la calidad misma de la cebolla salvo en el aspecto indicado y que tuvo el visto bueno

del SAG. Por lo tanto, se puede establecer que, a lo menos, en el aspecto fitosanitario el embarque de cebollas no tuvo objeciones, pero sin tener otro alcance más allá del señalado.

Otro antecedente importante que el sentenciador ha considerado es en relación con la estiba de este cargamento de cebollas, es decir, en que lugar y como se transportó esta carga entre el puerto de Valparaíso y San Juan de Puerto Rico. Sobre esta materia dan cuenta los documentos denominados sistemas de registro, los que fueron materia de traducción por el perito judicial y cuyo informe se encuentra agregado de fs. 319 a 321. Como punto relevante se puede destacar de que dichos documentos se refieren a un cargamento de cebollas de Sambal, carga que se realizó en el entrepuente ventilado, en la bodega número dos de la motonave Rabel. En él se deja constancia que es tipo de carga ventilada. Resumiendo todo lo señalado precedentemente, el cargamento de cebollas de Sambal pasó sin observaciones la inspección del Servicio Agrícola y Ganadero y fue estibada en el entrepuente, bodega número dos, bajo la condición de carga ventilada o, como se ha señalado en esta misma sentencia, bajo el sistema de ventilación forzada, cuyas características fue materia de lata explicación entregada por testigos que deponen en esta causa y cuyos conocimientos técnicos quedaron de manifiesto. Conforme a los referidos conocimientos de embarque el demandado se obligó a transportar 4.200 mallas de cebollas del tipo valenciana desde el puerto de Valparaíso hasta su descarga en el puerto de San Juan de Puerto Rico, bajo el sistema de ventilación

forzada, sin que en dichos conocimientos de embarque se halla estipulado un número determinado de cambios de aire por hora, pero que, conforme a las características técnicas de la Nave, ésta tenía capacidad para realizar un máximo de diez cambios de aire por hora. Sobre esta última materia hacen referencia los Diagramas de Humedad acompañados de fs.305 a fs.317, y cuya traducción por un perito judicial se realizó agregándose de fs.1015 a 1025. En estos diagramas se va dejando constancia día a día de las condiciones climáticas por las que debió pasar la carga durante su viaje, su calor, humedad relativa, temperatura al interior de las bodegas y punto de rocío y los momentos en que se hizo ventilación natural y ventilación forzada. Del examen de estos diagramas se destaca el agregado a fs. 1016, en el que se deja constancia de la existencia de "olor a podrido" en la bodega el día 20 de Mayo de 1993; a fs.1017 el diagrama deja constancia que se encontró en ambos entrepuentes (TD) cebollas brotando en gran cantidad y fechado el día 21 de Mayo de 1993; en el de fs.1019 se señala que en la bodega 2 (TD2) sale olor a podrido, fechado el 23 de Mayo de 1993. Los demás diagramas dejan constancia, además, de las condiciones y características climáticas por las que debió pasar la nave durante la travesía marítima: mañanas brumosas, lluvias, calor, clima seco, brumoso y húmedo; día soleado, muy caluroso, infierno y chubascos. De todos estos antecedentes es posible concluir que la carga estuvo sometida a constantes y frecuentes cambios bruscos de temperatura, con períodos secos, húmedos y de altas temperaturas considerando la época del año para esa zona. Que, además, va con

Rol : C-23439-95

fecha 20 de Mayo - es decir - dos días después del zarpe de la Nave desde el puerto de Valparaíso, se constató que desde el interior de la bodega Nº2 donde se encontraba la carga de cebollas de Sanbal salía olor a podrido y al día siguiente constataron la brotación de la cebolla en gran cantidad. Que, a raíz de esta situación, en la recalada de la M/N Rapel al puerto de Guayaquil se procedió a realizar una inspección de la carga.

Continuando con este análisis, conforme al documento exhibido a fs. 268, consistente en el informe de inspección Nº 93125 de fecha 24 de Mayo de 1993 elaborado por Michael Gordon & Associates en el puerto de Guayaquil, Ecuador y cuya traducción pericial se encuentra adregrado de fs.1005 a fs.1010 se ha podido establecer que, con esa fecha, el inspector, Capitán Michael Gordon, a petición de los señores Transloo Servicios Ecuador S.A. como Agentes para The London Steam Ship Owners Mutual Insurance Association, Ltda procedió a inspeccionar un cargamento de cebollas frescas en sacos sobre pallets, en bodegas de entrepuente mecánicamente ventiladas para determinar daños y transportadas en la M/N Rapel. Se deja constancia, entre otros aspectos, que el día 19 de Mayo de 1993, en plena navegación por la ventilación de escape del entrepuente Nº2 fue notada emitiendo un olor a cebollas, inusual para cebollas frescas recientemente recibidas a bordo de la nave y este olor se hizo más fuerte cada día. Que el 21 de Mayo, el entrepuente Nº2 y Nº3 fueron registrados por el Oficial Jefe para inspección encontrando que las cebollas en ambas áreas de cargamento estaban brotando en

grandes cantidades. Una vez arribada la nave el 24 de Mayo a Quayaquil el inspector Gordon en compañía del oficial Jefe de la Mayo inspeccionó ambos entrepuentes constatando las temperaturas interiores percibidas en varios grados mas frescos que la temperatura ambiente externa. Que respecto del entrepuente Nº2 se encontraba un lote de 126 toneladas métricas de cebollas frescas en sacos de malla calada, amontonadas y aseguradas en bloques sobre pallets debidamente estibados; que el olor a cebolla era muy fuerte dentro del compartimento. Se deja constancia que la inspección en general fué limitada a los primeros cinco sacos de los pallets con cebollas que estaban accesibles. Que se encontraban a una altura de alrededor de seis pies bajo la cabeza de las estructuras del entrepuente. Los brotes verdes eran evidentes en prácticamente todos los sacos de malla abiertos de la parte superior. Algunos de los brotes eran cortos, otros eran largos con varios tallos hasta una altura de 25 cm. de su cebolla. Todos los brotes eran de color verde oscuro. Bajo el título de "Notas de los Inspectores" se deja constancia que tanto el Oficial Jefe y el Capitán tenían experiencia en el traslado de cebollas frescas por barco, así como la estiba y ventilación. Que los registros a bordo indicaban que la ventilación mecánica a sido aplicada como se consideró necesaria de acuerdo a las condiciones de clima, humedad y temperatura del aire experimentada. Que los brotes comenzaron aparentemente poco despues que la carga fue estibada a bordo de la nave, descubierto por el fuerte olor a cebolla emanado de los ventiladores aspiradores de los entrepuentes y esto fué alrededor de 48 horas

después de la germinación de las cebollas. Se supone que una cantidad de cebollas viejas están entremezcladas con las cebollas frescas visualizadas en los sacos que estaban brotando. El brote fue estimado en un 5% de las cebollas del entrepuente N°2. Acreditan que considerando las condiciones actuales y las condiciones de viaje aún por experimentar, puesto que la nave tiene varios días de calor por delante hasta que haya pasado el Canal de Panamá, estimaron que el resultado del brote de estas cebollas frescas podrían ser muy altos al arribo de la Nave a Puerto Rico para la descarga. Se acompañan fotos de la carga de cebollas del entrepuente Bodegas N° 2 y 3.

Que, con estas condiciones de la carga, se continuó viaje hacia el Puerto de San Juan de Puerto Rico, arribando a dicho puerto el día 30 de Mayo de 1993 a las 23.00 horas aproximadamente, comenzando las operaciones de descarga al día siguiente, 31 de Mayo, a las 07.30 horas. Que, respecto de las condiciones en que llegó esta carga se encuentran acompañados al proceso los siguientes antecedentes. Cinco Certificados de Inspección realizados por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de Norte América de fs.19 a 23, y cuya traducción oficial se encuentran agregadas de fs.996 a fs.1000. En estos documentos se dejó constancia de la cantidad de sacos por cada acta; se lee que el embarcador es SANPAL y en la parte que se denomina CALIFICACION aparecen las siguientes frases: No cumple con la calificación EEUU. N°1 de la condición de calidad. En el rubro Observaciones la siguiente frase: Cada Lote: No cumple los

Poder Judicial

CHILE

Rel : C-23439-95

Foia: 1985 -

requisitos de importación de la Sección 8E-1 del Acuerdo de Mercado Agrícola. Acta de 1937 rectificadora. En algunos se deia constancia que las cebollas fueron vaciadas por el solicitante en tierra. Sólo en el acta de Inspección de fs.1000 se deia constancia respecto de 375 sacos. lo siguiente: CALIFICACION: Estados Unidos número 1. OBSERVACIONES: El Inspector presente durante el re-embalaje de las cebollas. Cumple con los requisitos de importación de los Estados Unidos en Sección 8E-1 del Acuerdo de Mercado Agrícola: Acta de 1937 rectificadora. Que, a fs. 1001 se encuentra la traducción del documento acompañado a fs.24 denominado Resumen de Registro. Que, además, a fs. 103 a fs.1036. se encuentra acompañada la traducción hecha por el perito judicial del informe de Inspección practicada en el puerto de San Juan de Puerto Rico por United Marine Survevos. Inc. y firmado por Samuel Nieves, quien declara también en estos autos por exhorto en su calidad de testigo. En la parte pertinente se expresa que la inspección se realiza a petición de la Cía Sud Americana de Vapores/ Chilean Line Inc. en la Motonave Rabel en su Viaje 23 y su objetivo, entre otros, inspeccionar Pallets de Cebollas. Se deia constancia que concurrieron a los recintos del Puerto a bordo de la nave los días 31 de Mayo y 1 de Junio de 1993. nave que arribo a San Juan de Puerto Rico el 30 de Mayo de 1993 a las 23.00 hrs. Que las operaciones de descarga comenzaron el 31 de Mayo de 1993 a las 07. 15 hrs. En el parrafo CARGA A GRANEL se lee que ésta consistió de 262 Pallets con cebollas y como se muestran claramente en las fotos a color adjuntas, aproximadamente el 10% de la carga, en la mayoría aquella

Rol : C-23439-95

consignada a "EL JIBARITO" se notó afectada por algunos brotes que medían hasta casi 8". Dejan expresa constancia que en su opinión imparcial, aparentemente, algunas cebollas cosechadas previamente fueron mezcladas con cebollas frescas cosechadas. Lo que causó brotes en las capas superiores de varios pallets. El día 1 de Junio completaron la inspección. Llaman la atención a las fotografías del informe las que describen las condiciones observadas durante el curso de la inspección. Finalmente señalan que este informe se emite sin perjuicio de los derechos y defensas de las partes involucradas.

Que, sobre este mismo punto, el sentenciador tendrá presente, además un tercer antecedente consistente en un Informe o Reporte de Averías emanado de Juan J. Jeannot, adreadado de fs. 87 a 91, no objetado, que fué materia de diligencia de exhibición a fs. 1082 y nuevamente adreadado de fs. 1059 a fs. 1061 exhorto internacional, el que fue reconocido por el testigo J. Jeannot en su declaración practicada ante el Tribunal exhortado en San Juan de Puerto Rico. En dicho informe realizado entre los días 4 de Junio al 13 de Julio de 1993 en San Juan de Puerto Rico se deja constancia, en lo pertinente, de lo siguiente: Que dicho informe fué preparado a requerimiento de Central Produce Corp. v/o Comercial Sandal; en cuanto a la naturaleza de la carga y cantidad de bultos: 5.200 mallas de cebollas. Embarcador: Comercial Sandal, Valparaíso, Chile. Consignatario: Banco Santander (P.R.) Notificar arribo a Central Produce El Jibarito. Valor Embarqué: MV Bapel. Valor cebollas \$ 31.360.00 más fletes \$

Rol : C-23439-95

27.374.63. Total: \$ 58.734.63. Baio el título Maturaleza v procedencia de la carga se deia constancia que al mejor entender de los informantes las cebollas carecieron de almacenamiento refrigerado durante el período de tránsito, que fué de alrededor de 19 días. Deian constancia que las temperaturas medias en estas latitudes fluctuaban para ese entonces entre los 34º v 35º C v prevalecía una humedad relativa muy alta. Baio el título "Inspección Preliminar de los Embarques" se deia constancia de la Inspección del Ministerio de Agricultura de los USA: que el rechazo se debe a factores de condición, considerados capitales, a saber: podredumbre blanda o seca, retoños o rebrotes v esporas de hongos húmedas en las catáfilas exteriores de la cebolla. Que habían sacos con retoños incipientes v otros muy desarrollados. Que según dispone la ley frente a tal situación las alternativas son tres: destrucción del producto; su retorno al país de origen o la segregación o reempaque del producto baio la supervisión de las autoridades de Agricultura Federal. Que se optó por la tercera opción, el reempaque. Baio el título "Inspección de la Carga" se deia constancia de las condiciones en que se encontraba el cargamento de cebollas (fs.89). Se deia constancia de la existencia de cebollas retoñadas, presencia de insectos v enfermedades como podredumbres por distintas razones. Expresa que el factor causal no lo constituyeron las condiciones de almacenamiento. En el título segregación v reempaque de la carga se expresan los resultados de la inspección: a) cantidad embarcada v recibida 5.200 mallas; b) total de mallas examinadas 1.066.; c) aprobadas 375; d) rechazadas 691. Expresa que el día

El 13 de Julio el departamento de Agricultura determinó que el remanente de mallas de este embarque estaba definitivamente rechazado, emitiendo dos certificados para este efecto. Estos certificados cubrían un total de 1412 y 2722 mallas, respectivamente. Central Produce procedió entonces a botar estas mallas en el vertedero municipal de San Juan. Bajo el título factores causativos de la pérdida se concluye que las cebollas se mantuvieron más de un mes en tránsito como carga regular sin protección especial contra temperatura y humedad relativa alta, condiciones apropiadas para desarrollar enfermedades. Deia constancia además, que la existencia de retoños en un gran número de mallas y la inexistencia en otras, sugiere fuertemente que parte de estas liliáceas (cebollas), no se trataron apropiadamente con inhibidores de retoños en el período previo a la cosecha de las mismas. Bajo el título "CONCLUSIONES" se señala: 1º) que el embarque llegó a destino seriamente afectado por enfermedades de origen bacteriano y fungoso y rebrote que motivaron su desaprobarción por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos; 2º) los daños observados por enfermedades ocurren por ventilación pobre aunada a temperatura y/o humedad relativa altas durante el período de transporte y almacenamiento y; 3º) que el retoñado de las cebollas no parece estar conectado con el transporte sino mas bien con factores del campo pre-existentes, que podrían considerarse como vicio propio o inherentes a las mismas. Que todo lo detallado precedentemente permiten acreditar el hecho de la existencia de daños y su tipo en el cargamento de cebollas materia de autos, cuando estos

hechos se produjeron y sus causas.

27. Que, en cuanto a la prueba testimonial rendida el sustentador tendrá presente al ponderarla que la parte demandante se valió de dos testigos: el primero, José Vergara, quien al declarar señala que desconoce respecto al proceso de curado de estas cebollas en cuanto a si se hizo bien o mal, que sabe de donde proveían estas cebollas y si se le aplicaron o no inhibidores afirmando que no fueron fumigadas. El segundo testigo, Juan Nikiltschck, respondiendo al punto cinco señala que no puede contestar si se debió o no al transporte pero deduce que algunos factores de guarda durante el viaje no fueron bien cuidados como por ejemplo suficientes cambios de aire. Expone que estas cebollas fueron fumigadas en base a azufre y vede que atacan los hongos y elimina insectos y no le consta si fueron objeto de inhibidores, explicando que él controló el proceso de curado.

Que, por su parte, el demandado, se valió de la declaración de cinco testigos incluyendo a los dos testigos que declararon por exhorto internacional. Que estos testigos, como se ha dejado establecido en los motivos 13º y 22º de esta sentencia, hacen una declaración detallada, completa y fundada de las condiciones en que se encontraban estas cebollas, de sus daños y brotes y de las causas que lo habrían provocado; demuestran gran conocimiento y experiencia sobre la materia que declaran, exhibiéndoseles documentos consistentes en informes, diagramas y fotografías, cuyo contenido se ha detallado en los considerandos anteriores.

Estos testigos están contestes en señalar que los daños no fueron producto del transporte sino que éste se produjo en el packing o lugar de envasamiento: en el lugar de la cosecha, al mezclarse productos recién cosechados con otros antiguos: que se trató de un embarque tardío de cebollas, cosechadas también tardíamente y que debido a esto aconsejaba un transporte refrigerado y no bajo el sistema de espacios ventilados o de ventilación forzada: que esto lo hacen los transportistas sólo para abaratar costos: que eran cebollas provenientes de diferentes productores: que la nave tenía capacidad para realizar diez cambios de aire por hora. Testigos que tanto el capitán como los oficiales de la nave cumplieron con todas las medidas necesarias y los medios para una adecuada ventilación a la carga de cebollas. El testigo Lautaro Labra señala que para que una cebolla tenga olor a podrido a dos días de embarcada quiere decir que estuvo mal ventilada diez días antes. De igual forma los testigos Samuel Nieves y Juan Jeannot dan razón de sus dichos y demuestran gran conocimiento y competencia sobre la materia que declaran. Ambos son comisarios de averías marítimas, el primero reconoce el informe de fs. 184, señalando que la información que allí se contiene lo entregó él. Situación similar sucede con el testigo Juan Jeannot a quien se le exhibe el informe que se encuentra adredado de fs. 87 a 91, reconociendo como suya la firma que aparece en dicho informe, el que ha sido analizado en detalle en el considerando Numero 26, parte final, de esta sentencia. Que, en consecuencia, para el sentenciador, la declaración de estos cinco testigos del demandado son más veraces, al estar mejor instruidos de los

hechos por su especialización, lo que los hace ser más imparciales y verídicos para el sentenciador que los testigos del demandante y por hallarse más conforme sus declaraciones con las otras pruebas del proceso.

289 Que, del análisis y ponderación de las pruebas allegadas al proceso y que han sido consideradas atentamente por el sentenciador, éste ha llegado a la conclusión que, en definitiva, los daños y brotes producidos en el cargamento de cebollas tuvieron su origen en una situación de pre-embarque y para lo cual intervinieron diversos factores o hechos a saber: la existencia de un curado deficiente de las cebollas, la ausencia en la aplicación de inhibidores, la mezcla de cebollas de distinta calidad provenientes de diversos productores agrícolas de la zona de Llav Llav y Catemu, cosecha de cebolla tardía y embarque y/o transporte tardío (mes de Mayo) lo que hizo insuficiente que un transporte bajo el sistema de carga ventilada o forzada impidieran que dicho cargamento no sufriera los daños que se indicaron y que se tradujo en la pérdida casi total del cargamento de cebollas, con la excepción de 375 mallas de cebollas aprobadas por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos. Que, por el contrario, no se puede concluir, con las pruebas allegadas al proceso por el demandante, que los referidos daños y la pérdida consecuente de la carga hayan sido consecuencia del incumplimiento, por parte del transportista de sus obligaciones, consistentes en una buena estiba de la carga y realizar en forma conveniente y oportuna el número de cambios de

aire necesarios para evitar exceso de humedad, calor v/o condiciones internas en la bodega N°2 negativas v proclives a la protección v/o pudrición del cargamento de cebollas de Sandoal durante la travesía entre el Puerto de Valparaíso v San Juan de Puerto Rico. Que, si bien, en los dos conocimientos de embarque se dio constancia de la cláusula " Clean and board" v no existió reserva o carta de garantía por parte del demandado respecto de las condiciones o características de la carga, estos hechos no han impedido que se haya acreditado suficientemente por el demandado que si bien la carga se encontraba en apariencias en buenas condiciones, existían condiciones pre-existentes al embarque que terminaron bruscamente con el estado de latencia de las cebollas - v que se han detallado mas arriba - considerando, además, las desfavorables condiciones climáticas que se dió durante la travesía marítima, lo que habría hecho aconsejable un transporte refrigerado v no bajo el sistema de carga ventilada - ésta última insuficiente - considerando la época del transporte que, como se ha establecido, fué tardío. En este aspecto, las pruebas suficientemente ponderadas constituyen presunción seria que el transportista, de acuerdo a lo convenido en los dos conocimientos de embarque, hizo lo que correspondía en cuanto al tratamiento v ventilación de la referida carga. No hay pruebas en contrario allegadas por el demandante al proceso, v que permitan al sentenciador llegar a la conclusión contraria, que el transportista no hizo lo debía hacer de acuerdo al contrato. Recapitulando, al respecto se acreditó en autos que a los dos días de iniciado el zarpe de la nave de Valparaíso comenzó a

Rol : C-23439-95

salir olor a podrido de la bodega Nº2, situación que se hizo cada día más evidente, conjuntamente con el brote o la salida de gusanos desde las cebollas, lo que obligó a una primera inspección de la carga en el Puerto de Guavaquil, lugar donde racialó la M/N Rabel, informe que ha sido materia de análisis en esta sentencia y el cual llega a conclusiones que apuntan a la calidad de la cebolla y no al mal manejo que habría tenido el transportista respecto de la carga. Entonces, si bien, se podría haber presumido, dada las características de los conocimientos de embarque, que la carga estaba en buenas condiciones, esta presunción ha sido desvirtuada mediante las pruebas en contrario que favorecen al transportista por sobre el embarcador. Todas ellas son concordantes en las conclusiones a que ha llegado este sentenciador, lo que conduce, en definitiva, a rechazar la demanda de autos, al no haberse acreditado que la pérdida del cargamento de cebollas de la demandante Sandal se haya debido a un incumplimiento de las obligaciones asumidas por el transportista y demandado en autos.

29º Que, a tales conclusiones ha llegado el sentenciador analizando los hechos materia de la prueba rendida y acreditados en autos confrontadas con las normas legales aplicables al caso y que apuntan a determinar el régimen de responsabilidad aplicable, como son los artículos 974 y siguientes del Código de Comercio en relación con las normas del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, más conocido como las Reglas de Hamburgo, especialmente en sus artículos 4 Nº 1 y 2

letra a); artículos 5 N° 1; artículo 16 N°2 v N° 3 letras a) v b) v artículo 17. Que, conforme a dichas disposiciones legales, en especial las llamadas Reglas de Hamburgo, la responsabilidad del porteador o transportador por la mercancías abarca todo el período durante el cual estas mercancías están bajo su custodia en el puerto de carga, durante el transporte v en el puerto de descarga v se considerará que éstas están bajo su custodia desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas v hasta el momento en que las haya entregado o poniéndolas a disposición del consignatario. (art.4 N°1 v 2 letras a) v b).)

Que el fundamento de la responsabilidad está consagrado en el artículo 59 v en su N°1 dispone que el porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o daño de las mercancías, así como el retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 49. a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podrían exigirse para evitar el daño o sus consecuencias. Que, conforme a la norma citada, el hecho causal del daño o perjuicio debe haberse producido durante el período que las mercancías estaban bajo la custodia del transportador. Que, en el caso de autos, el sentenciador, de acuerdo a las pruebas rendidas v demás antecedentes del proceso que han sido latamente analizadas en la presente sentencia, ha podido dejar establecido que el hecho causante del daño fué, como se ha concluido, producto de una condición de pre-embarque v en el influyeron una variedad de hechos que hizo que el cargamento

de cebollas y la cebolla misma presentara a pocas horas del zarpe de la nave brotación o retoños de diversas dimensiones, conjuntamente con el inicio del proceso de maduración y pudrición por la existencia de diversos tipos de hongos que atacan a la fruta. Que, por otra parte, se ha establecido en autos que los demandados procedieron a realizar el tipo de ventilación forzada a la que se habían obligado conforme a los conocimientos de embarque, los que no indican un número de cambios de aire por hora, estableciéndose también que la M/N Rabel estaba en condiciones de realizar hasta 10 cambios de aire por hora y no más. Que, de este modo, la responsabilidad por el hecho causa del perjuicio no recae sobre el transportista y demandado de autos sino sobre el propio demandante al encargar el transporte de una carga de cebollas la que contenía un vicio inherente no conocido por el transportista y que desencadenó durante el viaje y bajo las condiciones contratadas la brotación de las cebollas y otros daños con las consecuencias de que este cargamento fué, en definitiva, rechazado por las autoridades de Agricultura Norteamericanas en el Puerto de San Juan de Puerto Rico, con la pérdida casi total del cargamento. Que, para llegar a tal conclusión se han estudiado en detalle y profundidad cada uno de los fundamentos de hecho y de derecho esgrimidos por ambas partes y confrontadas las pruebas rendidas tanto por el demandante como por el demandado. Que, como consecuencia de dicho razonamiento y conclusiones, lleva necesariamente al sentenciador a rechazar la demanda de fs.31, rectificadas a fs.36 y corregidas a fs. 53, en todas sus partes, sin costas, por considerar que el demandante ha

tenido motivos plausibles para litigar. **Que, las pruebas que no se analizan en particular no influyen en lo dispositivo del fallo.**

Por estas consideraciones v. visto, además lo dispuesto en los artículos 1556, 1558, 1560, 1563, v 1698 del Código Civil: 974 v siguientes del Código de Comercio: Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías (Reglas de Hamburgo) artículos 1º, 2º, 3º, 4º Nros 1 v 2, artículo 5º, 14, 15, 16, 17, 29, 144, 158, 159, 160, 170, 254, 262, 341, 342, 346, 384, 385, 409, 425, 426, 428, 430, 431, 432 del Código de Procedimiento Civil, se declara:

EN CUANTO A LA OBJECCION DE DOCUMENTOS:

1º Que se acoden las objeciones formuladas por la demandada respecto de los documentos acompañados por la demandante conforme a lo resuelto en el considerando segundo de esta sentencia.

2º Que se acoden las objeciones formuladas por la demandante respecto de los documentos acompañados por el demandado conforme a lo resuelto en el considerando cuarto de esta sentencia.

EN CUANTO AL FONDO:

3º Que se rechaza la demanda de foias treinta v uno, rectificada a foias treinta v seis v corregida a foias 53, en todas sus partes.

4º Que no se condena en costas a la parte demandante por haber tenido motivos plausibles para litigar.

Rol : C-23439-95

Regístrese.

Rol 123.439.95.

Pronunciada por don Raúl Beltrami Lazo. Juez Letrado Titular.

Se da constancia que se dio cumplimiento a lo dispuesto en el inciso final del Art.162 del C.P.C. en Valparaíso. a martes veintiocho de abril de mil novecientos noventa y ocho.

Roped Souper 122

Andrade **TOMO III**

ROL N° **23439-95**

JUEZ RAUL BELTRAMI LAZO
CUADERNO PRINCIPAL

Meru
SECRETARIO: NORMA CARRASCO PARRA
JUZGADO CIVIL VALPARAISO

DEMANDANTE(S)

COMERCIAL SAMPAL LTDA.

DEMANDADO(S)

COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES

2.-
3.-
Apoderados

2.-
3.- Mr. Ferron
Apoderados Fe 2. 02
1.-
2.-

PROCEDIMIENTO ORDINARIO
MATERIA Perjuicios, indemnización de
Cuaderno N° 1
Fecha de Iniciación 19-01-95
Iniciado por

ADO:

USO ILTMA. CORTE DE APELACIONES

CORTE SUPREMA

USO ILTMA. CORTE DE APELACIONES

1501-98

Ap. 9/7

158.596

USO EXCMA. CORTE SUPREMA

10
1-2

Valparaíso, veintiocho de agosto de dos mil.

EN CUANTO AL RECURSO DE CASACIÓN EN LA FORMA.

VISTO Y TENIENDO PRESENTE:

PRIMERO: Que, la apelante comercial Sanpal Limitada ha deducido recurso de casación en la forma en contra de la sentencia de primera instancia. Al fundar su recurso lo hace consistir en infracción al artículo 768 N°7 del Código de Procedimiento Civil, esto es contener decisiones contradictorias.

Expresa que la única prueba que aportó la demandada son los documentos que rolan de fojas 305 a 317, los que son fotocopias de la bitácora sobre cambios de aire durante el viaje, los que su parte objetó a fojas 376, objeción que fue acogida, pero que posteriormente se le dio mérito probatorio, lo que es de la mayor importancia, ya que ello es constitutivo de decisiones contradictorias y por otra parte, a los demandados, les corresponde acreditar la prueba de las obligaciones que les asisten y si se prescinde de dicha prueba documental se debe acoger la demanda ya que no es posible acreditar el cumplimiento de dicha obligación sin ellos.

SEGUNDO: Que, en el fundamento CUARTO de la sentencia que se revisa, efectivamente, se accede a la objeción alegada, sin embargo eso no es todo lo que allí se dice y al parecer lo olvidó la recurrente y es lo siguiente: "Que, lo resuelto es sin perjuicio del valor probatorio que a los documentos objetados se le da en definitiva y en el momento de la apreciación de la prueba, cuando éstos hayan sido materia o estén en concordancia con otros medios de prueba sobre los mismos hechos y que se hallan hecho valer en el juicio, como es el caso de testimoniales y periciales".

El agregado del juez, no es en absoluto un contrasentido, al aceptar la objeción en forma condicional, si así pudiere decirse, ya que de acuerdo al

artículo 1.206 del Código de Comercio está facultado para ello, norma que la recurrente invoca en su favor en el escrito que rola a fojas 1.148 y siguientes, sobre análisis de la prueba, y argumenta sobre los documentos objetados, en lo que le parece le benefician.

TERCERO: Que, el recurrente funda lo pertinente a la incidencia en lo dispositivo del fallo, diciendo que tal medio de prueba es el único de que dispone la demandada en orden a acreditar sus defensas. Una lectura objetiva del motivo vigésimo sexto indica que no es, ni con mucho los cuestionados documentos, el único medio de prueba en orden a lo resuelto, de forma tal, que en la especie se está en la situación del inciso penúltimo del artículo 768 del Código de Procedimiento Civil, lo que lleva a su rechazo.

Sin perjuicio de lo anterior, y conforme a lo dispuesto en el artículo 1.206 del Código de Comercio, tampoco se ha infringido la norma que dice violada, esto es, no hay decisiones contradictorias.

En mérito a las anteriores consideraciones y lo dispuesto en el artículo 1.206 del Código de Comercio, 764, 765, 768 y 798 del Código de Procedimiento Civil se **DECLARA SIN LUGAR** el recurso de casación en la forma deducida en contra de la sentencia de veintiocho de abril de mil novecientos noventa y ocho, escrita de fojas 1863 a 1997.

RECURSO DE APELACIÓN.

VISTO:

Se reproduce la sentencia apelada en su parte expositiva, considerativa y citas legales,

Y se tiene además presente:

CUARTO: Que, conforme a lo dispuesto en el artículo 1.206 del Código de Comercio, el juez está facultado para admitir cualquier clase de

prueba y de apreciarlas de acuerdo a las reglas de la sana crítica.

QUINTO: Que, en relación a los documentos agregados de fojas 305 a 317, la parte apelante se refiere a ellos como bitácora, pero en realidad al ser acompañadas se dijo que eran cartas de registro de temperatura ambiente al interior del compartimento de carga, y eso es en realidad "Diagram of humidity", la bitácora es otra cosa, según se define en el artículo 913 del Código de Comercio y su valor probatorio, también, es diferente. Esta diferencia no es intrascendente, ello porque se trata entonces de lo preceptuado en el artículo 1.206 N°1, ya citado, y por lo tanto es otra clase de prueba, que debe ser ponderado en un conjunto, como se hace en la sentencia, y según se dice en su motivo cuarto, de acuerdo a la sana crítica, máximas experiencias y forma como opera el comercio de transporte marítimo.

El Juez las apreció de acuerdo a las reglas de sana crítica y en relación con las declaraciones testimoniales, peritajes, etc., y por ello si es idóneo para tal fin, ya que es confirmado por otros medios probatorios, los que conducen a la conclusión de la sentencia de primer grado.

SEXTO: Que, el documento agregado de fs. 203 a 206, acredita que a las 48 horas desde el embarque (no de navegación) fue constatado el anormal comportamiento del cargamento de cebollas y fue de tal importancia, que originó que el Capitán pidiera una inspección en el puerto de Guayaquil, que en esencia, deja constancia por un tercero, que la tripulación tenía experiencia en el manejo de dicha carga y fue el adecuado; que el olor intenso fue antes de las 48 horas desde la carga; en revisión visual, se supuso que había cebollas viejas con nuevas; que en el interior de las bodegas había más frío que en el ambiente, lo que implicaba varios grados menos; y que ya había brotes largos y visibles y que correspondían, aproximadamente, al 5% del cargamento. Como comentario final

de este documento, es necesario decir, que fue acompañado en autos por la parte apelante a fs. 209.

SÉPTIMO: Que, los testigos de la demandante son muy claros en sus declaraciones, en orden a no haber estado presente en el momento del embarque, por lo que ignoran que fue lo efectivamente despachado, y si se usó o no, inhibidores.

En cuanto al testigo Sr. Juan Nikiltschek, dice que la circunstancia de tener vegetales en bodega, hace subir rápidamente la temperatura, y por ello, se contratan 5 a 10 cambios de aire forzado por hora; también asevera que no se usa inhibidor "Hidracida Maleica" por ser cancerígeno y estar prohibido en EE.UU..

Sin embargo, los testigos que declararon por exhorto, dicen que ello no es así, y que tales inhibidores se usan ampliamente en USA. Canadá y desde luego en Puerto Rico.

OCTAVO: Que, la propia apelante a fs. 1.469 acompañó un estudio sobre el compartimento de la cebolla valenciana en guarda y su relación con la floración y los cambios de temperatura; que lejos de darle la razón arriban a lo contrario, el aseguramiento se consigue a temperaturas bajas y estables, y en un buque que lleva el producto con ventilación natural y solo movimiento del aire que existe en el ambiente, resulta muy seguro que se puede producir floración, ya que la ventilación lo único que hace, es mover el aire, no inyecta aire frío así, no se requiere prueba alguna, que al navegar hacia el norte la temperatura va subiendo y eso es lo que recibe el producto, como dice dicho estudio, y se alegó en estrados, sólo hay garantía en el transporte en frío, que no fue el contratado.

NOVENO: Que, y sólo a título ilustrativo, se dirá que los

documentos que tanto se han cuestionado y que prueban se efectuó la ventilación pactada, serían auténticos como aparece de fs. 1.042 a 1.056.

DÉCIMO: Que, del texto del exhorto, agregado en cuaderno de custodia y la cinta de su producción, en el Tribunal de Puerto Rico, demuestran que dos testigos imparciales, que conocieron de estos hechos, incluso uno de ellos por iniciativa del apelante, no son imprecisos ni especulativos en sus aseveraciones, que como dice la apelante, el cargamento no sólo se afectó por brotes, sino que también por otras causas; como hongos; que no tienen dudas en cuanto a que se mezcló cebollas nuevas con viejas, por las razones que indican y que se dicen en el fallo apelado, y además, tenían problemas de sol, su conclusión, es que nada de ello tiene relación con el transporte, sin que la preparación y despacho del cargamento.

UNDÉCIMO: Que, estos sentenciadores no estiman necesario innovar en cuanto a lo resuelto en las costas por el juez de primer grado.

Y visto, además, lo dispuesto en el artículo 186 del Código de Procedimiento Civil **SE CONFIRMA**, la sentencia apelada de veintiocho de abril de mil novecientos noventa y ocho, escrita de fojas 1.863 a 1.997, con costas del recurso.

Regístrese y devuélvase con sus agregados.

Redactor Ministro don Gonzalo Morales Herrera.

Rol N° 1.501-98

No firma el Ministro señor Gonzalo Morales Herrera no obstante haber concurrido a la vista de la causa y acuerdo del fallo, por encontrarse ausente.

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gonzalo', is written over the text. The signature is highly cursive and loops around the text.

