

C.A. de Santiago

Santiago, cuatro de octubre de dos mil diecisiete.

Vistos:

En cuanto al recurso de casación.

1°) Que respecto de la sentencia definitiva que acogió la excepción de prescripción opuesta por la demandada, sin entrar al fondo del asunto, la parte demandante, ACE SEGUROS S.A., deduce recurso de casación formal basada en la causal contemplada en el artículo 768 N°5 del Código de Procedimiento Civil, en relación con lo dispuesto en el artículo 170 N°4 del mismo cuerpo legal. Sobre el particular, manifiesta que el vicio consiste en que aplica las normas de prescripción del transporte terrestre aunque no exista prueba alguno de ese tipo de transporte en autos, sin que haya expresado los elementos de hecho que llevaron al tribunal a concluir que se estaba ante un contrato de transporte. Asimismo, porque habiéndose acompañado por su parte el conocimiento de embarque en inglés pero con traducción libre, el cual se tuvo por acompañado bajo el apercibimiento del artículo 347 inciso segundo del antes citado código y bajo el apercibimiento del artículo 346 N°3, si vencido el término señalado la contraria no hubiera hecho valer lo que estimara pertinente, el tribunal omitió considerarlo entre las pruebas rendidas;

2°) Que, en concepto de estos jueces, básicamente el recurso plantea un problema de fondo, toda vez que estima que la norma legal aplicada por el juez no era aplicable al asunto de marras y si bien la prueba debe apreciarse a efectos de determinar la naturaleza del transporte y normas aplicables, lo cierto es que la sentencia se apoya en los antecedentes existentes en autos, a los que se refiere en considerandos anteriores, vale decir, están determinados, y por lo tanto si la conclusión fáctica a que arriba fuese errada, ello es un asunto de interpretación de la prueba que no corresponde a un vicio de carácter formal. No debe olvidarse, además, que la exigencia legal sobre la forma de extender una sentencia definitiva es que contenga las consideraciones de hecho y de derecho que le sirvan de fundamento, no que deba comprender la totalidad de la prueba. Tanto es una cuestión de fondo, que la recurrente no menciona las otras pruebas en que se fundó la conclusión de hecho, para poder explicar la influencia en lo dispositivo, y eso revela que lo que media en la decisión del tribunal es su apreciación o valoración de la prueba de autos que menciona y que lo que se pretende va más allá de lo estrictamente formal;

3°) Que así las cosas, el recurso de casación será desestimado.



En cuanto al recurso de apelación.

Se reproduce la sentencia en alzada, con excepción de sus fundamentos Vigésimo y Vigésimo primero, que se suprimen;

Y se tiene en su lugar y además presente:

4°) Que el artículo 214 N°4 del Código de Comercio invocado por la demandada al alegar la prescripción de la acción emprendida por la demandante, es una norma inserta en el párrafo 4° del Título V del Libro II, es decir, dentro de las obligaciones y derechos del porteador, tratándose del Transporte por Tierra, Lagos, Canales o Ríos Navegables;

5°) Que, la acción que se ejerce en autos es la correspondiente al transporte marítimo –que no se rige por dicha norma-, y cierto es que la guía de despacho enviada por la agencia de aduanas (fojas 153), remite las mercancías que fueron objeto del transporte encargado a la demandada y efectuado por una compañía naviera, al domicilio en Lampa, Santiago, de la consignataria Rolec S.A., y que el documento de fojas 162 de la actora ACE Seguros, certificado 411 de seguro de transporte, relativo a la póliza 5627336 (indubitada), consigna “Asegurado: ROLEC S.A....MEDIO DE TRANSPORTE: CSAV/CHICAGO. ORIGEN: MIAMI-USA. DESTINO: SANTIAGO-CHILE. VÍA: PUERTO DE SAN ANTONIO...”. Sin embargo, estos documentos no implican que la demandada se haya hecho cargo de transportar más allá del Puerto de San Antonio. En efecto, el primero de ellos, es una guía de despacho y que obviamente sirve para transportar las mercancías hasta el domicilio de la consignataria, pero la relación que marca el documento es entre el agente de aduana y su mandante para estos efectos, la empresa Rolec S.A. El segundo de ellos, se refiere al contrato de seguro, que es entre Rolec S.A., y la aseguradora demandante.

Otros documentos de la causa, se refieren a una época anterior a los hechos que motivan el litigio. Así, las dos facturas de compra acompañadas en el primer otrosí de fojas 170. Otros documentos son referidos a la inspección de las mercancías por parte de los liquidadores oficiales Mc Laren Young Chile (fojas 154), el informe final de liquidación del seguro y el Addendum a dicho informe, a fojas 156 y ss. Y fojas 161, y la Carta Reclamo de la Agencia de Aduanas Luis Gastón Vargas Figueroa a la demandada, recibida el 6 de mayo de 2010.

Por otro lado, lo que se sostiene en el libelo es que las averías tuvieron ocurrencia durante el transporte marítimo, argumentando que la demandada recibió la mercadería en el puerto de origen para su estiba, conteo y embarque bajo la modalidad LCL/LCL, asumiendo en ese momento la custodia de la carga sin dejar constancia alguna de deterioro o merma, faltando, pues, a la conservación y custodia de la carga (fojas 8 y 9). Y además, el documento de fojas 169 (162),

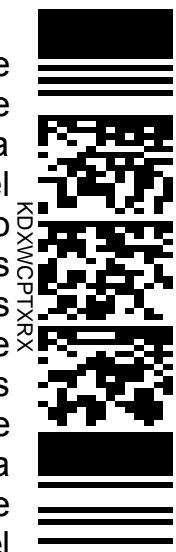


traducción libre a la foja siguiente, señala como lugar de recepción del transportista “Miami, Florida” y como puerto de descarga y puerto de entrega “San Antonio Chile”, “San Antonio”, respectivamente;

6°) Que, de este modo, no cabe duda que el transporte de las mercancías objeto de la contratación, es un transporte marítimo cuyo destino era el Puerto de San Antonio, en Chile, como por lo demás resulta del artículo 974 del código del ramo. Por lo mismo, no teniendo norma específica dicho tipo de transporte, debe aplicarse la norma del artículo 1248 del Código de Comercio que estatuye un plazo de dos años para todas las acciones que procedan de las obligaciones de que trata el Libro III, a las que no se les haya señalado un plazo especial. Como en este caso la entrega se efectuó el 27 de abril de 2010 y la notificación de la demanda se efectuó el 27 de abril de 2012, es decir, el último día del plazo, que en consecuencia no corrió completo como exige el artículo 48 del Código Civil, la acción no se encuentra prescrita y por lo propio debe rechazarse la excepción de prescripción opuesta por la demandada y acogerse en este sentido la apelación de la actora, correspondiendo, de consiguiente, entrar al examen del fondo del asunto. Al respecto, el artículo 1249 N°2, primera parte, señala que el tiempo de prescripción en los contratos de transporte marítimo, se contará desde el día que termine la entrega de las mercancías por el porteador;

7°) Que, en lo que atañe a ese examen, la demandante plantea la responsabilidad de la demandada porque conforme el artículo 984 del código mercantil, el porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso, se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos de los artículos 982 y 983, a menos que pruebe que él, sus dependientes o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Ahora bien, resulta obvio que esta responsabilidad debe analizarse o establecerse a la luz de los artículos a que se remite este precepto y al mérito de autos. Al respecto el artículo 982 señala que la responsabilidad del transportador por las mercancías comprende el período durante el cual ella están bajo su custodia, sea en tierra o durante su transporte. Por su parte, el artículo 983 considera que las mercaderías están bajo custodia del transportador desde que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas del cargador o de la persona que actúe en su nombre, o de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas, y hasta el momento en que las haya entregado en algunas de las formas que indica. Una es poniéndolas en poder del consignatario. Otra, caso en el



que no las reciba el consignatario del transportador, poniéndolas a disposición de aquél conforme al contrato, las leyes o los usos de comercio de que se trate, aplicables en el puerto de descarga; o bien, poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías;

8°) Que, en el presente caso, el demandante sostiene que las mercaderías estaban en buenas condiciones cuando las recibió el porteador, de manera que al no consignar éste su estado, debe entenderse las recibió sin daño, por lo que las averías debieron ocurrir durante el transporte marítimo. Pues bien, la prueba documental ya referida demuestra fehacientemente que las mercancías a cuyo transporte se obligó el transportador o porteador –aunque el transportador efectivo fuese un tercero (Art.1006 C. de C.)-, fueron entregadas conforme a lo previsto en el conocimiento de embarque, en el Puerto de San Antonio en Chile. Asimismo, que se entregaron el día 27 de abril de 2010 aparece claramente de lo dicho en la demanda (fojas 6) cuando señala que el arribo de la M/N CSAV Chicago (Motonave Compañía Sudamericana de Vapores se produjo con fecha 27 de abril de 2010, bajo el manifiesto N° 52371 y recepcionado por los almacenistas portuarios señores SITRANS. También, del informe final de liquidación N°9228-2010 de fojas 158 en que se menciona el N° de manifiesto 52371 y la fecha 27 de abril de 2010 y como fecha de arribo esta misma al Puerto de San Antonio, siendo recibidas en esta fecha las mercancías por los almacenistas portuarios Sres. Sitrans (fojas 157). La recepción en bodegas de la consignataria ocurrió el día 30 de abril, mismo día, en que le son remitidas las mercancías por la agencia de aduanas bajo la guía de despacho 00333 (fojas 153 y 156), donde son inspeccionadas por los liquidadores oficiales (fojas 157).

No consta de ningún elemento de juicio, que las averías o daños por los que pagó la compañía de seguros a la consignataria asegurada, tuviera ocurrencia durante el transporte marítimo. Llegadas al puerto de destino, sólo consta por referencia de los liquidadores, que Sitrans en documento de recepción habrían indicado el ingreso de un cartón reparado de origen, lo que no es indiciario de daños. Pero sí, en la Guía de Despacho de la Agencia de Aduanas, de 30 de abril de 2010, se señala son 22 pallet y 4 cartones, pallet aplastados, con piquetes, malas condiciones, al remitirse al consignatario las mercancías desaduanadas.

Se ignora pues, en que tramo y en qué momento y operación habrían tenido lugar los daños observados. Pudo ser al desestibarse las mercancías, lo que por la modalidad del transporte contratado no era de cargo del porteador o transportador (fs.41 y 53). Pudo también ser en un momento posterior hasta el día 30 de abril en que se emite la guía 00333.



Del modo visto no podría tener lugar la presunción de responsabilidad contemplada en el artículo 984 del Código de Comercio.

Por otra parte, consta que la consignataria de las mercancías dispuso su revisión por los liquidadores oficiales, siendo fecha de la inspección el 5 de mayo de 2010, según el informe final de liquidación (fojas 158), pero a efectos del seguro contratado. En cuanto a la carta reclamo es recibida por la demandada el 6 de mayo de 2010 (tiene fecha de expedición, 5 de mayo / fojas 155);

9°) Que, de lo que se lleva dicho, resulta que la carta reclamo no fue enviada al primer día hábil siguiente al de la fecha en que las mercancías fueron puestas en su poder, lo que de acuerdo al artículo 983 debió ser el día 27 de abril, comoquiera que aunque no las recibiera aun el consignatario, las recibió el almacenista portuario, ya que se trataba de daños visibles, que fueron incluso comunicados el día 30 de abril por parte del agente de aduanas, por lo que de acuerdo al artículo 1027 N°1 del Código de Comercio favorece al porteador la presunción de que las mercancías han sido entregadas en buen estado, en atención a la falta de reclamo oportuno, lo que debía hacerse el día 3 de mayo de 2010;

10°) Que de esta manera, no sólo no hay prueba que demuestre que los daños advertidos en parte de las mercancías transportadas vía marítima, hayan sido causados cuando las mismas estaban bajo la custodia de la demandada, y de otro lado, la carta reclamo de la consignataria de ellas a la demandada, no se hizo en el plazo en que habría desvanecido la presunción del artículo 1027 antes citado;

11°) Que tratándose de una materia contractual respecto de la cual la demandante actúa por efecto de la subrogación en los derechos de la asegurada (que también es cargadora y consignataria en el contrato de transporte), es improcedente la aplicación de las normas sobre responsabilidad aquiliana, razón por la cual se desestima la acción deducida subsidiariamente en el primer otrosí de la presentación de fojas 5 y siguientes.

Por estos fundamentos y lo dispuesto, además, en los artículos 144, 186 y siguientes, 208, 764, 765, 766, 798 y 806 del Código de Procedimiento Civil, se declara:

I.- Que se rechaza el recurso de casación en la forma deducido contra la sentencia definitiva de treinta de junio de dos mil dieciséis, escrita a fojas 259 (258 o 252);

II.- Que se revoca la sentencia apelada, antes singularizada, en cuanto declara la prescripción de la acción, y en su lugar, se dispone que la excepción queda rechazada, y,



III.- Que se rechaza la demanda de indemnización de perjuicios de lo principal y primer otrosí de fojas 5 y siguientes, sin costas por estimar que la actora litigó con fundamento plausible.

Regístrese y devuélvase.

N° Civil 1305-2017.

Redacción del ministro señor Silva C.

Pronunciada por la Quinta Sala, integrada por los Ministros señor Mauricio Silva Cancino, señora Jessica De Lourdes Gonzalez Troncoso y señor Enrique Durán Branchi quien no firma, no obstante haber concurrido a la vista de la causa y al acuerdo, por encontrarse ausente.

Autoriza el (la) ministro de fe de esta Itma. Corte de Apelaciones de Santiago.

En Santiago, cuatro de octubre de dos mil diecisiete, se notificó por el estado diario la resolución que antecede.



Pronunciado por la Quinta Sala de la C.A. de Santiago integrada por los Ministros (as) Mauricio Silva C., Jessica De Lourdes Gonzalez T. Santiago, cuatro de octubre de dos mil diecisiete.

En Santiago, a cuatro de octubre de dos mil diecisiete, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.



Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en <http://verificadoc.pjud.cl> o en la tramitación de la causa.  
A contar del 13 de agosto de 2017, la hora visualizada corresponde al horario de verano establecido en Chile Continental. Para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar 2 horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>.