

//paraíso. a diecisiete de Septiembre de mil novecientos ochenta y seis.-

VISTOS:

La presente causa Rol N° 99.145 se inició por demanda de fojas 20. intentada por la Empresa de Seguros American Marine Underwriters INC. domiciliada en Buena Vista Station PO BOX (Casilla de Correos) n° 371043 de la ciudad de Miami. Estado de Florida. zona postal N° 331337 de Estados Unidos de América. ratificada con mandato acompañado a fojas 32. la cual se incoó, primitivamente en contra de tres demandados: don Atilio Cifuentes González. don Luis Montenegro Macías y el P & I. Club denominado United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltda. representada en Londres de Gran Bretaña por la Empresa administradora delegada Thos R. Miller & Son y en Chile por don Gordon Cave Maltman, agente de P & I. Clubs. domiciliado en Blanco 759 P.

3° de Valparaíso. Este último demandado quedó excluido de la causa como parte, al ser acogida la excepción dilatoria del art. 303 N° 6° del Código de Procedimiento Civil. como consta del cuaderno separado que se formó con las piezas pertinentes. y lo manifestado a fojas 553 de estos autos por las partes de común acuerdo.

En consecuencia. sólo tienen la calidad de demandados actualmente. los señores Atilio Cifuentes González. y Luis Montenegro Macías, ambos armadores y también oficial mercante y factor de comercio, respectivamente. domiciliados en Pasaje Ross 149 Oficina 1103 de Valparaíso. en contra de quienes se establece la demanda de fojas 20 y sus complementos de fojas 57.97 y 104. en su calidad de únicos socios de la disuelta sociedad Agencia Naviera del Sur Limitada. una empresa naviera del mismo domicilio siendo ellos sus continuadores como comuneros. o individualmente como personas. o como sociedad de hecho y en cualquiera de estas



tres calidades . A fojas 57 se corrige la demanda, a raíz de las excepciones opuestas a fojas 38, agregando que la American Marine Underwriters INC. aseguró ochocientos sacos de frejoles del tipo Red Kidney que se embarcaron en la motonave Centauro, el 27 de Diciembre de 1979 en el Puerto de San Antonio, Chile, y se perdieron en el mar el día 9 de enero de 1980, a la cuadra de Antofagasta; que existió un contrato de transporte entre la Empresa Tacarigua Marina y los embarcadores que subieron sus mercaderías a la nave Centauro en los Puertos de San Vicente y San Antonio. Este contrato de transporte no se cumplió porque la nave se hundió en el mar y las mercaderías se fueron a pique. El hundimiento fue culposo, por gravísima negligencia en la mantención del barco por sus dueños y por la negligencia imperdonable de su tripulación que tenían la misión de llevarlo a buen puerto por los señores Agencia Naviera del Sur Limitada.

A fojas 97 reitera lo expuesto en la demanda y lo dicho en el escrito de fojas 57 y hace la cita de los artículos 1.556, 1557, 1558, 1559 y siguientes del Código Civil, 553, 554, 555, 851, 853, 865, Nº 4, 974, 976, 982, 899 Nºs. 3 y 4 y siguientes del Código de Comercio, y 254 y siguientes del Código de Procedimiento Civil.

A fojas 104 se hace nuevamente corrección del libelo, precisando conceptos sobre la acción deducida, quedando el petitório en la forma que se ha dicho, y precisando además la cita de los artículos 2314, 2315, 2320, 2322 y 2329 del Código Civil de donde derivan los perjuicios extracontractuales. Concluye a fojas 107 vuelta que "se cobran perjuicios emanados del contrato de transporte. La Motonave Centauro debía transportar con plena felicidad una partida de frejoles y no lo hizo. Debe indemnizar porque se hizo culpable del incumplimiento de contrato."

A fojas 117 contestan la demanda don Atilio Cifuentes González y don Luis Montenegro Macías manifestando que no son efectivos los fundamentos de la demanda, oponiendo las siguientes excepciones: 1.-La demandante carece de título para demandar; 2.-La demanda de autos carece de título y es inoponible a sus mandantes por falta de cesión; 3.-La demanda de autos es inoponible a sus mandantes por no haber sido partes en el contrato de transporte; 4.- Ausencia de representación y responsabilidad por agencia Naviera del Sur Ltda. ; 5.-Prescripción o caducidad del derecho a reclamar; 6.-Caso fortuito o fuerza mayor; 7.-Faltas náuticas o en el manejo de la nave; 8.-Limitación de la responsabilidad de los socios por las obligaciones de la sociedad.

A fojas 132 el demandante replica a la United Kingdom a don Atilio Cifuentes y don Luis Montenegro. Ratifica a fojas 260.

A fojas 150 rola el escrito de réplica en el que el demandado solicita que en definitiva se niegue lugar a la demanda con costas, acogiendo las excepciones y defensas en el orden que se plantearon al contestar la demanda. A fojas 261 nuevamente evacúa el trámite de la réplica en los términos que expone.

A fojas 342 se recibió la causa a prueba, rindiéndose la testimonial por la demandante a fojas 290 declarando doña Verónica Salazar Valle de Navarro, a fojas 393, vta. don Juan Enrique Melo Figueroa, a fojas 395 vuelta, don Humberto Sciacaluga Rocuant; a fojas 397 don Jorge Videla Julio, a fojas 398 don Julio Humberto Echeverría Tapia.

La parte demandada rindió la testimonial que rola a fojas 410 consistente en la declaración de don Herve Maurice Dilhan Boisier ; a fojas 412 don John Frederick Prain Compton, a fojas 414 don Julio Guevara Acevedo, a fojas 416 don Pablo Dilhan Potin, a fojas 420 don Juan Egidio León Moreno Soulet, Jorge Muñoz.

a fojas 426. Julio Cantín Martínez. a fojas 430 don Francisco Pizarro Aragonéz. a fojas 488 don Arnoldo Pablo Barckham Gutmann. a fojas 490 vuelta. don Hugo del Rosario Rodríguez Encina. don Hernán Reyes Rojas a fojas 538. a fojas 539 don Jorge Conrado Ferrando Picado .

A fojas 453.673 y 728 rola informe de perito traductor. El demandante llamó a absolver posiciones a los demandados. diligencia que consta a fojas 550, y 635.

La parte demandante y demandada rindieron la documental que consta en autos.-

A fojas 737 vuelta. se citó a las partes para oír sentencia.

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

En cuanto a objeciones:

1ª.-Que el Tribunal acogerá las objeciones que los demandados hacen en sus escritos de fojas 117.202.362.551.592.594.679. en relación a los siguientes documentos del demandante: fs. 61 a 64. 186 a 197.349 a 352. 542.543.573 a 575.577.578.580.581 a 584. 586.587.660 a 665. por ser privado y no constar su autenticidad. són perjuicio de la apreciación de su valor probatorio que pueda hacer al resolver sobre el fondo.

2ª.- Que se rechazarán las objeciones que los demandados hacen a fs. 17.592 y 594. en relación a los documentos agregados a fs. 3 por estar traducidos a fs. 453; y los de fs. 49 a 56.76. 576.579 y 590, por ser originales unos, y ser auténticos o estar autenticados otros. sin perjuicio de su valor probatorio en relación a la controversia.-

3ª.- Que se rechazará la objeción de fs. 425 formulada por el demandante en relación al documento de fs. 401 por tratarse de una fotocopia autorizada por Notario, sin perjuicio de su valor probatorio.

En cuanto a tachas:

4º.- Que en la audiencia de prueba de fojas 390 a 396 la parte demandada dedujo tachas en contra de los testigos del actor Verónica Salazar, fundada en la causal 358 Nº 6º del Código de Procedimiento Civil; Juan Enrique Figueroa y Humberto Sciacaluga por las causales 4a. y 6a del mismo artículo, por carecer de la imparcialidad necesaria todos ellos, y además, los dos últimos, por ser dependientes de la parte que los presenta, inhabilidades que se rechazarán por no aparecer demostrado el interés que tendrían los testigos, ni el vínculo de dependencia, en términos de restarle imparcialidad.

En cuanto al fondo:

5º.-Que son partes en la presente causa, la American Mariner Underwriters INC. como demandante y don Atilio Cifuentes González y Luis Montenegro Macías como demandados, quedando excluido de la contienda el P. and I. Club denominado United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd., en contra de quien también se dirigió inicialmente la demanda, por haberse acogida la excepción dilatoria del Nº 6º del art. 303 del Código de Procedimiento Civil opuesta por esta Asociación, y que consta de los antecedentes y del escrito presentado de común acuerdo pro las partes del juicio, como consta a fs. 553 de estos autos.

6º.- Que la Empresa de Seguros American Marine Underwriters Inc .deduce demanda en contra de los mencionados Atilio Cifuentes y Luis Montenegro, en calidad de únicos socios de la disuelta sociedad Agencia Naviera del Sur Ltda. siendo ellos sus continuadores como comuneros, o individualmente como personas, o como sociedad de hecho y en cualquiera de estas tres calidades, para que en definitiva se les condene a pagarle la cantidad de \$ 983.880 o la suma que corresponda, con reajustes e intereses

de operaciones reajustables desde el día en que el demandante pagó el siniestro a su asegurado, hasta el pago efectivo, más las costas de la causa.

Se fundamenta en que la empresa aseguradora pagó el seguro ascendente a US\$32.920 equivalente a la suma ya indicada en moneda nacional, por la pérdida total de un cargamento de 800 sacos de frejoles del tipo Red Kidney que se embarcaron en la M/N Centauro, el 27 de Diciembre de 1979 en el Puerto de San Antonio, que se hundió el 9 de Enero de 1980, a la cuadra de la Ciudad de Antofagasta, por lo que le asiste el derecho de recuperar lo pagado por el siniestro conforme al art. 553 del Código de Comercio.

Armadora de la M/N Centauro era la Agencia Naviera del Sur Ltda. formada por los socios mencionados, quienes procedieron a disolverla una vez que la nave se hundió, razón por lo cual deben responder ellos personalmente. La mercadería fue embarcada por don Rafael Cumsille, quien celebró al efecto un contrato de transporte con la Empresa Tacarigua Marina que actuó como mandataria de la Agencia Naviera del Sur Ltda. Los armadores son responsables de los actos de los administradores de embarque, y al no cumplirse el contrato de transporte por hundimiento de la nave, existe culpa por gravísima negligencia de su tripulación. Agrega que habiéndose pagado el seguro, la empresa aseguradora reemplaza a los embarcadores por haberse subrogado legalmente en sus derechos para cobrar la indemnización por los daños.

7º Que contestando a fs. 257 y ratificando lo expuesto a fs. 117, los demandados niegan los fundamentos de la demanda y oponen como excepciones, las siguientes : 1.- El demandante carece de título para demandar, por no estar acreditada la existencia del seguro ni su pago al asegurado, como tampoco que éste le haya cedido los derechos que en razón del siniestro tu-

viere contra terceros, y que lo facultaría para ejercer la acción que le concede el inc. 1º del art. 553 del Código de Comercio. 2.-La demanda carece de título y es inoponible a los demandados por falta de cesión, excepción que ejercita en forma subsidiaria para el caso de estimarse acreditada la existencia del seguro y que el actor hubiere pagado el monto asegurado. Sostiene que el demandante está ejerciendo la acción contractual que contempla el inciso 1º del citado art. 553 del Código de Comercio, para lo cual se exige que el asegurado le ceda su derecho, y no hay subrogación legal como lo sostiene. 3.-La demanda de autos es inoponible a sus mandantes por no haber sido parte en el contrato de transporte, ni ellos personalmente, ni la Sociedad Agencia Naviera del Sur Ltda. ya disuelta, y así lo reconocería la demandante al manifestar que existió un contrato de transporte entre la Empresa Tacarigua Marina y los embarcadores, como también aparece en el documento de fs. 60 acompañados por la actora, en que figura como fletador o embarcador don Rafael Cumsille. 4.-La ausencia de representación y responsabilidad por Agencia Naviera del Sur Ltda. Sostiene que esta sociedad que era dueña de la nave Centauro, fue disuelta, según los mismos documentos acompañados de fs. 9 a 19 por el actor, y de acuerdo al art. 364 del Código de Comercio esta disolución es oponible a terceros cuando se ha cumplido con todos los trámites; y los demandados no son ni sus continuadores, ni sus representantes. 5.-La prescripción o caducidad del derecho a reclamar, excepción que fundamentan en la cláusula 19 del Conocimiento de Embarque y ley de Transporte de Mercadería por Mar de los Estados Unidos de América, que se entiende incorporada a él, y que establece el plazo de un año después de la descarga o de la fecha en que debió ser entregada la mercadería, y en el presente caso, la demanda fue notificada al señor Atilio Cifuentes el 15 de Enero de 1981 (fs. 27 vta.) y

y a don Luis Montenegro, el 27 de Enero de 1981 (29 vta.)--6.-El caso fortuito o fuerza mayor, basada en que los hechos que produjeron el hundimiento del Centauro no son imputables a su parte ni al personal que operaba la nave, ya que la causa determinante del mismo fue la caída de un Alternador y una Biela que pesaban dos toneladas, por efecto de la escora, cayendo al fondo de la sala de maquinarias, rompiendo la cañería central de achique de 12 pulgadas y que causó una vía de agua incontrolable e insuperable que obligó al abandono de la nave.-7.-Faltas náuticas o en el manejo de la nave. Sostiene que la citada ley de Transporte de Mercadería por Mar, de los Estados Unidos, que al ser incorporada al contrato de fletamento, constituye ley del contrato, contiene una cláusula de irresponsabilidad legal por los hechos de los dependientes, por lo que opone la excepción de irresponsabilidad legal y contractual y falta de imputabilidad, consagrada en la Sección Cuarta de la Carriage of Good By Sea Act. (COGSA) de los EE.UU. de Norteamérica; y la limitación de la responsabilidad de los socios por las obligaciones de la Sociedad, que oponen en subsidio de las anteriores, y hasta el monto de sus respectivos aportes, de conformidad al art. 2º de la ley 3918.

8º.- Que a fs. 132 el actor replica a los demandados Cifuentes y Montenegro, manifestando: En cuanto a las excepciones 1ª y ^{2ª} y ^{2ª}./Relativo a la carencia de título, que él emana del perjuicio sufrido en su patrimonio por haber pagado el valor del seguro contratado. a Whitney and Barid de 350 Sansome Street, San Francisco de California, y que aseguraba la carga a 800 sacos de frejoles, y aunque, en su concepto, el asegurador que pague un siniestro se subroga por el ministerio de la ley, de todas maneras existe la subrogación entre la citada firma estadounidense y American Marine 3.- Respecto de la inoponibilidad de la de-

manda. expresa que Tacamar Chile actuó por Agensur. Agencia Naviera del Sur Ltda. firmando el Bill of Lading a su nombre. y en todo caso. conforme al art.449 del Código Civil que se refiere a la estipulación por otro. y Agensur cobró su flete como charteador.

4.-En cuanto a la ausencia de representación y responsabilidad. por el hecho de la liquidación de Agensur. argumenta que los socios responden por ella, de conformidad al art.419 y 421 del Código de Comercio que establecen un plazo de prescripción de cinco años. y art. 2095 del Código Civil que ordena que la deuda se divida a prorrata.5.-En lo tocante a la prescripción y caducidad invoca el plazo de cuatro años que establece el Código de Comercio y que teniendo en cuenta las demoras de alrededor de un mes que existe en Puerto Cabello, por lo que el plazo de un año para demandar de acuerdo al Bill of Lading, se extendía hasta el 12 de Marzo de 1980, siendo notificados los demandados de autos, el 15 y 27 de Enero de 1980, respectivamente.6.-Con respecto al caso fortuito o fuerza mayor, niega su existencia porque, por el contrario. hubo una gravísima imprudencia. Respecto a la excepción de Faltas Náuticas. etc. sostiene que la cláusula de irresponsabilidad que nace del C O G S A, parte de la base que el naviero haya ejercido cuidado, y en el caso de autos, le asiste a éste culpa "in eligendo" por haber puesto oficiales incompetentes a manejar la M/N/Centauro. 8.-Finalmente. sobre la limitación de responsabilidad a sus aportes, expresa que. habiéndose terminado la sociedad, la responsabilidad pasa a sus socios.

9º.-Que en su escrito de dúplica los demandados reafirman sus anteriores planteamientos, haciendo recalcar que Agensur nunca fue parte en el contrato de transporte celebrado entre Tacariqua Marina y el exportador de frejoles, y que no se puede mezclar el contrato de fletamento total de la nave o Time Charter celebrado entre el dueño de la nave con el fletador por entero



que lo era Tacarigua Marina - con la obligación que asumió Tacarigua Marina con el señor Rafael Cumsille para el transporte de 800 sacos de frejoles.

10º.- Que recibida la causa a prueba las partes rindieron la documental que consta en autos, el informe de perito traductor que consta a fojas 453. 673 y 728 y la testimonial que se entrará a relacionar. Por su parte el demandante llamó a absolver posiciones a los demandados, diligencia que consta a fojas 559 y 635.

11º.- Que la parte demandante rindió la testimonial que consta a fojas 390 y siguientes. 426 y siguientes y 489. Los testigos Verónica Salazar, Juan Enrique Melo, Humberto Sciacaluga, Julio Humberto Echeverría deponiendo al tenor de la minuta de fojas 353, y en síntesis, afirman que efectivamente la Empresa demandante aseguró el cargamento de 800 sacos de frejoles, a que se refiere la demanda. el manifiesto de fojas 55 y documentos de fs. 61 a 64 que se les exhibe; que el cargamento se embarcó en la M/N Centauro en el Puerto de San Antonio en Diciembre de 1979 y naufragó el 9 de enero de 1980, perdiéndose el cargamento de frejoles; que la American Marine pagó el seguro a los consignatarios y se le dió subrogación al asegurador, según aparece del documento de fojas 6 del Cuaderno de Documentos que se les exhibe y que ellos con anterioridad habían visto en la oficina del abogado señor Jaime Carvallo; que conocen las circunstancias relativas al contrato de transporte. Sobre el hundimiento de la nave y los hechos y las circunstancias que lo ocasionaron deponen los testigos Juan Enrique Arce, Jorge Videla y también Julio Humberto Echeverría, ya mencionados, quienes aseguran que tomaron conocimiento del ^{sumario} sumario administrativo seguido en la Gobernación Marítima, que sancionó al Capitán, debido a su actuación durante la emer-

gencia. El testigo Julio Cantin declara también sobre la efectividad del hundimiento de la nave, y los testigos Humberto Sciacaluga y Julio Echeverría declaran saber que los demandados Atilio Cifuentes y Luis Montenegro eran los únicos socios de la disuelta sociedad Agencia del Sur Limitada. El último testigo también declara que el plano de estiba fue hecho por Tacamar, según lo declaró en el sumario administrativo el propio piloto de la nave a fs. 131.-

12ª.- Que por su parte el demandado rindió la prueba testifical que consta a fojas 410 y siguientes, 420 y siguientes, 438 y 538 , consistente en las declaraciones de Herve Maurice Dilhan y John Prain , Julio Guevara, Pablo Dilhan, Juan León, Jorge Muñoz, Francisco Pizarro, Arnoldo Barckhain, Hernán Reyes y Jorge Ferrando, quienes declaran al tenor de la minuta de fs. 357 , y que en general se refieren a la forma de operar una nave entregada en Time Charter o Fletamento total por tiempo; y aseguran que la Sociedad Tacarigua Marina tenía arrendada la Motonave Centauro bajo ese régimen en la época en que se hundió; que conocían el buen estado de la Nave Centauro y su aptitud para la navegación el día en que se hundió; que los hechos que originaron el hundimiento consisten en caso fortuito y fueron hechos insuperables para los dueños de la nave, se refieren también , a ciertas prácticas del comercio marítimo.

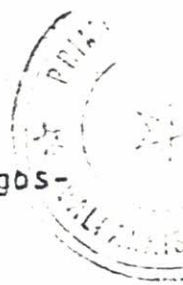
13ª.- Que no se ha discutido por la parte demandada que la M/N Centauro zarpó del Puerto de San Vicente el 24 de Diciembre de 1979, con carga incompleta y recaló en San Antonio para completar su carga , zarpando desde este lugar el 4 de enero de 1980; que el barco se hundió el 9 del mismo mes frente a Antofagasta; que el barco llevaba un cargamento de 800 sacos de frejoles de la variedad Red Kinner, embarcada por don Rafael Cumsille y consignadas a nombre del Banco de Maracaibo C.A. San Cristóbal, en

Puerto Cabello, Venezuela; que la mercadería se perdió totalmente junto con la nave; que el contrato de transporte consta del conocimiento de embarque agregado a fs.60; que era propietario de la nave la Sociedad Agencia Naviera del Sur Limitada. Agensur; que los demandados Cifuentes y Montenegro eran socios de dicha sociedad, la cual se disolvió con posterioridad al hundimiento de la nave;

14ª.-Que es necesario dejar establecido que el documento de fs.60 consistente en el conocimiento de embarque, no ha sido objetado por los demandados, quienes, además, lo han invocado por lo que conforme a las normas legales constituye el medio supletorio de prueba del contrato de transporte antes referido, referente a los 800 sacos de porotos consignados a Banco de Maracaibo C.A. San Cristóbal, Venezuela.

15ª.-Que, además, se encuentra acreditado mediante el instrumento público de fs.18, que la Sociedad Agencia Naviera del Sur Ltda. se disolvió por escritura pública celebrada el 25 de Agosto de 1980 mediante la cual don Luis Montenegro L. y don Atilio Cifuentes González, declaran que como únicos socios acuerdan disolverla y proceden a su liquidación.

16ª.-Que, como fluye de la demanda y demás escritos presentados por el actor, referente a la controversia, el derecho que se ha ejercitado en autos es el que, conforme al art.553 del Código de Comercio corresponde al asegurador, para reembolsarse de lo que hubiere pagado al asegurado por el hecho de haber sobrevenido el siniestro que motivó el contrato de seguro, y se dirige en contra de los responsables de su acaecimiento. De acuerdo a dicha disposición legal, para ejercitar este derecho, el actor puede invocar su calidad de cesionario de los derechos del asegurado o la de mero interesado en la conservación de la cosa, con la diferencia, que este último caso, el asegurador no podrá prevalerse de



una presunción o de cualquier otro beneficio legal que compete a la persona asegurada.

De tal modo que, la ley otorga al asegurador, aún sin necesidad de cesión, la acción para el recupero de los perjuicios, dándole la calidad de interesado por el solo hecho del pago del seguro.

Se trata, pues, de un derecho protegido por dos acciones según el título que se haga valer: la una le pertenece en calidad de cesionario y la otra como mero interesado.

17ª.-Que, de lo dicho se sigue que cualquiera que sea la acción del art. 553 del Código de Comercio que se ejercite, para que ella proceda, es requisito indispensable que haya existido el contrato de seguro, esto es, que la mercadería siniestrada hubiera sido ~~asegurada~~ asegurada, y es así que el tribunal fijó este hecho como primer punto de prueba (fs. 342) el cual corresponde acreditar al actor, tanto más cuanto que los demandados desconocen la existencia del seguro, y han alegado en su defensa que no consta que la parte demandante haya asegurado el cargamento de frajoles amparado por el conocimiento de fs. 60, como asimismo, que haya pagado una supuesta indemnización, y concluyen que por ello carece de título para demandar.

18ª.-Que sobre el particular, la demandante ha presentado como medios probatorios primeramente, la testifical referida en considerandos precedentes, consistentes en las declaraciones de Verónica Salazar, Juan E. Holo, Julio R. Echeverría y Humberto Sciacaluga, y la documental constituida por las facturas y remesa de fojas 52, 63, y 69, cuya impugnación se acogió por ser documentos privados que no emanan de la parte en contra de quien se oponen sin perjuicio del valor probatorio que pudiera asignarseles, y finalmente, los documentos que rolaban a fs 190 y 191 de autos y

que corren actualmente a fs. 5 y 6 del cuaderno de documentos

19º.- Que para un mejor análisis de la prueba referida es necesario recordar que, de acuerdo al art. 514 del código de comercio, aplicable al seguro marítimo según el art 1216 del mismo cuerpo legal, ^{el seguro se perfecciona} y prueba por escritura pública, privada u oficial que es la autorizada por un corredor o por un cónsul Chileno en su caso. agrega que el documento justificativo del seguro, se llama póliza.

Por otra parte, si bien el art. 515 siguiente del Código de Comercio, admite la posibilidad de que el seguro se acuerde verbalmente, ello solo vale como promesa y autoriza a cada una de las partes para demandar a la otra el otorgamiento de la póliza. Como se puede apreciar, este artículo especifica las relaciones entre las partes que intervinieron en la promesa, pero frente a tercero debe otorgarse la póliza como prueba justificativa de la existencia del seguro.

20º.- Que del examen de los autos aparece que no se ha acompañado este instrumento y que las probanzas presentadas por la parte demandante a que se refiere el fundamento 19, son insuficientes para acreditar la existencia del contrato de seguro.

En efecto, el seguro es un contrato bilateral, condicional y aleatorio y es de su esencia, que las partes hayan convenido en la cosa, riesgos y primas, todo lo cual debe constar en la póliza. Por otra parte como se puede apreciar de lo declarado por los testigos, ellos no señalan con precisión ninguna de las especificaciones relativas a tales circunstancias esenciales. como ser, y de acuerdo al art. 516 del Código Civil, "la cantidad asegurada", "el riesgo que el asegurador toma sobre sí", la "época en que principia y concluye el riesgo para el asegurador", "la prima del seguro, el tiempo, lugar y forma en que haya de

ser pagada. y en fin. "la enunciación de todas las circunstancias que puedan suministrar al asegurador un conocimiento exacto y completo de los riesgos". Como se puede observar, se trata de circunstancias cuya existencia el sentenciador deberá constatar para resolver sobre la titularidad del derecho que se invoca; por ejemplo si el siniestro ocurrido corresponde al riesgo asegurado, o si el monto pagado por la Compañía Aseguradora concuerda con el monto del seguro pactado, y con el que se cobra en autos, nada de lo cual resulta acreditado mediante la prueba de testigos referida.

21ª.-Que lo mismo cabe concluir en relación a la documentación aportada al respecto, pues, las facturas de fojas 62 y 63 y memorandum de fojas 64, emanan de Berger and Company, cuya relación con las partes no se encuentra comprobada, pues en el conocimiento de fojas 60 no se le menciona; en todo caso, los documentos emanarían de terceros vinculados con la parte que demanda, y contiene una declaración unilateral de adeudársele determinada cantidad de dinero.

En cuanto a los instrumentos de fojas 5 y 6 del cuaderno de documentos, cabe señalar que ambos emanan de la referida Compañía Bergerco; el primero, contiene solo una declaración unilateral por la cual se da por recibida de US\$32.920 en cancelación del seguro por los 800 sacos de frejoles materia de la demanda; y en ninguno de los documentos se hace mención alguna a la póliza del seguro, y finalmente, el instrumento de fojas 6 también es una declaración de Bergerco sobre cesión de sus derechos, pero que tampoco prueba frente a terceros la existencia del contrato de seguro, sus cláusulas y circunstancias esenciales y el interés que Bergerco tendría sobre la carga siniestrada.

22ª.-Que de lo razonado se concluye que la parte deman-

dante no ha acreditado el requisito fundamental para estimarlo titular del derecho conferido por el artículo 553 del Código de Comercio, y que en consecuencia, deberá acogerse la primera excepción opuesta por los demandados.

23ª.- Que las excepciones que se opusieron con los números 2 y 3 . esto es la Inoponibilidad por falta de cesión y la Inoponibilidad por no haber sido parte en el contrato de transporte, tiene el carácter de subsidiarias, para el caso de reconocerse al actor, la calidad de titular de la acción, como se infiere de la sola lectura del escrito de fojas 117. por lo que se hace innecesario entrar a analizarlas.

24ª.- Que la excepción que los demandados oponen en cuarto lugar, es como se dijo la de "ausencia de representación y responsabilidad por Agencia Naviera del Sur Limitada", fundada en que los demandados no son los continuadores y representantes de la disuelta sociedad mencionada.

Al respecto, cabe tener presente que las partes están de acuerdo en que la sociedad mencionada fue disuelta, con posterioridad al naufragio de la nave Centauro, y ello se establece, además de las escrituras acompañadas por el actor, a fojas 9 a 19. En especial, en la escritura agregada a fojas 19 aludida también por los demandados, se deja constancia que de conformidad al art. 2.107 del Código Civil, en relación con el 407 del Código de Comercio los comparecientes Luis Montenegro Macías y Atilio Cifuentes González en su calidad de únicos socios de la Sociedad, vienen en disolverla y liquidarla en base a las proposiciones que para cada uno de ellos se establece en el estatuto social.

25ª.- Que según lo establece el artículo 2º de la ley 3.918 sobre sociedades de Responsabilidad Limitada, la responsabilidad personal de los socios, queda limitada a sus aportes o a la suma

que a más de estos se indique. Solamente la omisión de las exigencias del artículo 3º de la misma ley, hace responsable solidariamente a los socios de las obligaciones contraídas en interés de la sociedad, pero este no es el caso de autos pues, de los antecedentes acompañados aparecen cumplidas tales exigencias legales.

26º.-Que, de lo dicho se sigue que, siendo los demandados los únicos socios de la sociedad al momento de su disolución, como ellos mismos lo declaran en la escritura referida, deben responder de las deudas sociales en la forma señalada en las disposiciones legales transcritas. lo que en el caso de autos significa que la demanda ha podido interponerse en su contra y les es oponible a los demandados dentro de los límites que su contrato social y la ley indican, por lo que a este respecto esta excepción deberá declararse improcedente, sin perjuicio de lo que pudiere resolverse en cuanto al fondo, de ser ello procedente.

27º.-Que las excepciones de prescripción o caducidad, de caso fortuito o fuerza mayor, de faltas náuticas en el manejo de la nave y de limitación de responsabilidad con los socios, que se opusieron en 5º, 6º, 7º y 8º lugar, tienen el carácter de subsidiarias, como se desprende de su tenor, y además, las tres últimas tienen relación con el fondo de la controversia, razones por las cuales se hace improcedente entrar a conocerlas, en atención a lo ya resuelto en fundamentos precedentes y debiendo el tribunal abstenerse de analizar la prueba rendida al respecto.

Por los fundamentos dichos, y lo dispuesto en los artículos 514, 516, 553, del Código de Comercio; 114, 160, 170, 342, 346, 356, 358, 384, 385, 399, del Código de Procedimiento Civil; 1698, 1699, 1706. del Código Civil. se declara:

Primero: Que se acogen las objeciones hechas por los demandados en relación a los documentos agregados a fs. 61 a 64. 186

197,349 a 352, 542,543, 573 a 575,577,578,580,581 a 584,586,587,660,665,

Segundo: Que se rechazan las objeciones hechas por los demandados en relación a los documentos agregados a fojas 3,49 a 56,76 a 576,579 y 590 ,como asimismo, la impugnación del instrumento de fojas 401 hecha por el demandante .

Tercero:Que se rechazan las tachas deducida por la parte demandada en contra de los testigos Verónica Salazar, Juan E.Figueroa y Humberto Sciacaluga.

Cuarto:Que se rechaza la excepción opuesta con el número 4º), esto es, ausencia de representación y responsabilidades por Agencia del Sur Limitada.

Quinto:Que se acoge la excepción de falta de titularidad del actor para demandar,que se opone por los demandados con el Nº 1.

Sexto: Que, consecuentemente, no se hace lugar a la demanda interpuesta a fojas 20 corregida a fojas 57 y 105.

Séptimo: Que no se emite pronunciamiento en cuanto a las excepciones números 2,3,5,6,7 y 8, opuestas por los demandados, por tener carácter de subsidiarias.

Octavo:Que se condena en costas al demandante.

REGISTRESE.-

Entre líneas "el seguro se perfecciona"."código de comercio", vale. lo tarjado considerando 17º).no vale.-

Pronunciado por doña Viola Arellano Silva,Juez Letrado titular.-