

Santiago, a treinta de diciembre de dos mil veintidós.

VISTOS:

Que, mediante resolución ejecutoriada de 14 de septiembre de 2020, dictada en autos rol C-11.156-2020, caratulados “Cherry Traders S.A. con Southbridge Compañía de Seguros Generales S.A.”, del Vigésimo Juzgado Civil de Santiago, rolante a fojas 72 y siguiente de estos autos, y aceptado el cargo con fecha 25 de septiembre de 2020, rolante a fojas 78 de autos, fui designado en calidad de Juez Árbitro de Derecho para conocer de las acciones anunciadas por Cherry Traders S.A. en contra de Southbridge Compañía de Seguros Generales S.A.

A fojas 112 y siguientes rola el acta correspondiente al Primer Comparendo del presente juicio arbitral, al cual asistieron ambas partes, representada la demandante por el abogado don Osvaldo Contreras Buzeta, y la demandada por los abogados don Luis Sandoval Olivares y don Diego Durán Arenas, a fin de establecer el objeto del arbitraje y las normas sobre el procedimiento aplicable al caso.

A fojas 137 y siguientes compareció el abogado don Osvaldo Contreras Buzeta, en representación de Cherry Traders S.A., ambos domiciliados en calle Malaga N° 50, oficina 32, Las Condes, Santiago, deduciendo demanda en juicio arbitral de cumplimiento de contrato de seguros, en contra de Southbridge Compañía de Seguros Generales S.A., sociedad del giro de su denominación, representada legalmente por su gerente general doña Fabiana Inés de Nicolás, ambos domiciliados Avenida Presidente Riesco N° 5335, piso 15, Las Condes, Santiago.

A fojas 172 y siguientes compareció el abogado don Luis Javier Sandoval Olivares, por la parte demandada de Southbridge Compañía de Seguros Generales S.A., contestando la demandada.

A fojas 191 y siguientes la demandante cumplió con evacuar el trámite de la réplica y, a fojas 204 y siguientes, la demandada evacuó el trámite de la réplica.

A fojas 212 se citó a las partes a una audiencia de conciliación cuya acta rola a fojas 214 y siguiente de autos.

A fojas 218 se recibió la causa a prueba fijándose como materia de ella los hechos pertinentes, substanciales y controvertidos que constan en la respectiva resolución, la cual fue complementada mediante resolución 241 y siguientes de autos.

Finalmente, a fojas 589 se citó a las partes para oír sentencia.

CONSIDERANDO:

I.- En cuanto a las objeciones de documentos:

Que, la demandada a fojas 268 y siguientes de autos, objetó el documento acompañado por la actora a fojas 258 de autos, denominado Informe Técnico de don Gonzalo Vargas C., de fecha 29 de junio de 2020, por tratarse de un documento privado emanado de un tercero ajeno al juicio quien no lo ha reconocido, no existiendo constancia de que se trate de un documento íntegro, sin modificaciones o alteraciones en su contenido, ni tampoco que emana de la persona que aparece suscribiéndolo. Asimismo, lo objeta por tratarse de, según sus dichos, un peritaje encubierto que no ha sido realizado en conformidad con las normas consagradas en nuestro Código de Procedimiento Civil para este tipo de diligencias probatorias.

Que, en el otrosí de su escrito de fojas 506 y siguientes compareció la demandada objetando los documentos acompañados por la actora en su escrito de fojas 493 y siguientes de autos, signados con los números 6 y 7, consistente en carta de don William Weyland, de fecha 26 de junio de 2020 y su traducción libre al castellano, por tratarse de documentos emanados por un tercero ajeno al juicio y que no ha sido reconocido durante la secuela del procedimiento y, por lo tanto, carecen de autenticidad e integridad.

Que, finalmente compareció la demandada mediante escrito de fojas 521 y siguientes, objetando los documentos acompañados por la demandante en su escrito de fojas 366 y siguientes de autos, según el siguiente detalle. Objeta el documento correspondiente a correo de fecha 27 de enero de 2020 emanado del Sr. Cristian Silva y dirigido a Montt Liquidadores, por falta de integridad. Seguidamente, objeta el documento correspondiente a correo electrónico de fecha 08 de abril de 2019, emanado del Sr. Silva a Chris Smith, por falta de integridad. Asimismo, objeta el documento consistente en correo electrónico de fecha 06 de diciembre de 2019, remitido por el Sr. Silva a Rebecca Bird, por falta de integridad. Finalmente, objeta por falta de integridad el documento correspondiente a correo de fecha 08 de octubre de 2019, remitido por don Ricardo Andrade a Esteban Díaz.

Que, para resolver las objeciones planteadas por la partes según se ha detallado en los párrafos precedentes, hay que estarse a lo establecido en el artículo 543 del Código de Comercio, el cual dispone que: *“Cualquier dificultad que se suscite entre el asegurado, el contratante o el beneficiario, según corresponda, y el asegurador, sea en relación con la validez o ineficacia del contrato de seguro, o con*

motivo de la interpretación o aplicación de sus condiciones generales o particulares, su cumplimiento o incumplimiento, o sobre la procedencia o el monto de una indemnización reclamada al amparo del mismo, será resuelta por un árbitro arbitrador...”, estableciendo en su parte pertinente que: ““El tribunal arbitral u ordinario a quien corresponda conocer de la causa, tendrá las siguientes facultades: 4°. Apreciar la prueba de acuerdo con las normas de la sana crítica, debiendo consignar en el fallo los fundamentos de dicha apreciación”.

En virtud de lo precedentemente expuesto en el citado artículo, el legislador ha impuesto a este sentenciador un sistema de ponderación de la prueba de acuerdo a las reglas de la sana crítica, el cual otorga libertad probatoria para la apreciación y valoración de la prueba, fundando la decisión de acuerdo a las reglas de la lógica y máximas de experiencia, sistema de ponderación de la prueba el cual se contrapone al denominado de la “prueba legal tasada”, donde se encuentran contempladas las objeciones documentales, por lo que al tenor de lo expuesto, se rechazarán las objeciones documentales anteriormente indicadas, esto último sin perjuicio del valor o mérito probatorio que se le dará a cada documento, de acuerdo a las reglas provenientes del sistema de la valoración de sana crítica tal como se ha expresado.

II, - En cuanto al fondo:

PRIMERO: Que, a fojas 137 y siguientes compareció don Osvaldo Contreras Buzeta, abogado en representación de “Cherry Traders S.A.”, deduciendo demanda de cumplimiento de contrato de seguro en contra de Southbridge Compañía de Seguros Generales S.A., sociedad del giro de su denominación representada legalmente por su gerente general doña Fabiana Inés de Nicoló, ambos domiciliados en Avenida Presidente Riesco N° 5335, piso 15°, Las Condes, Santiago, a fin que la demandada sea condenada a pagar la suma de US\$ 151.550,63 dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, o aquella suma que se estime en justicia, incluyendo intereses y reajustes desde la fecha de notificación de la demanda y hasta su pago, con costas.

Desarrollando su pretensión, en cuanto a los hechos, señala que según consta de la póliza N° 103794 y revistiendo la calidad de asegurado, Cherry Traders S.A. contrató con la demandada Southbridge Compañía de Seguros Generales S.A. un seguro de transporte marítimo que cubría como “bienes asegurados”, según se detalla en la página 2 de las condiciones particulares del contrato, los siguientes: *“Bienes y/o mercaderías en general de cualquier clase y/o descripción propia y/o terceros que se encuentren bajo su custodia y/o control y/o responsabilidad, consistiendo principalmente en los siguientes bienes: Fruta fresca”.* Agrega que el

monto total asegurado por la póliza corresponde a USD\$ 4.300.000.- dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, indicando que el límite máximo asegurado por embarque correspondía a: USD\$ 250.000,00.- dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.

Detalla la actora que respecto al deducible aplicable, se contempla por la póliza 103794 los siguientes:

a) Eventos ocasionados por cambios de temperatura: 15% de la pérdida con un mínimo de USD 1.000.- dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.

b) Pérdida de Mercado: 20% del total del embarque.

c) Demás eventos: 10% de la pérdida con mínimo USD 1.000.- dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, en el cual se otorga cobertura para carga de todo riesgo que se rige bajo la Cláusula de Clasificación del Instituto de Aseguradores de Londres bajo el código CL 354. Adicionalmente, la Póliza cuenta con la Cláusula del Instituto para Alimentos Congelados/Refrigerados CL 422 1/3/2017, Cláusula del Instituto para Guerra el 385 01/01/2009 y otras coberturas que pasa a señalar.

Respecto a la vigencia, la actora manifiesta que, se estableció en la póliza el término de un año calendario, comenzando ésta a regir a las 12 horas del 31 de mayo de 2019 hasta las 12 horas del 31 de mayo de 2020.

Indica la demandante que la póliza incluía la siguiente cláusula de refrigeración "mal funcionamiento", la cual establecía lo siguiente: *"Los aseguradores indemnizarán también los daños de las mercancías aseguradas que resulten del hecho de que, durante la duración de la póliza, los equipos de refrigeración o sistemas de ventilación o de atmósfera controlada usados en:*

- *el transporte marítimo*
- *el transporte por carretera*
- *el transporte vial*
- *el transporte por aire*
- *los almacenes*

Se detengan o dejen de trabajar correctamente a causa de alguna falla o que el tránsito marítimo, por carretera, vial o por aire haya durado más de lo establecido en el itinerario a consecuencia de alguna de esas fallas;

No hayan funcionado según lo establecido en los reglamentos e instrucciones a consecuencia de un comportamiento equivocado del mando o personal del barco, encargados de almacén, o los empleados o agentes u otras personas de las cuales el transportador se sirve para ejecutar el transporte;

Se hubieran visto afectados por efecto de una deficiente navegabilidad o capacidad de carga del barco o deficiente operabilidad fiable del vehículo.

Estuvieran detenidos o no trabajaran debidamente a causa de un daño ocasionado por minas, torpedos o bombas, siempre y cuando el riesgo de guerra y minas estuviera comprendido en el seguro.

Además, el asegurador indemnizará los daños en las mercancías aseguradas ocasionados por la presencia de efectos contrarios a los dispuestos de calor, frío o humedad del aire, sin que la refrigeración o ventilación hayan fallado o se hayan visto afectadas durante la travesía o almacenamiento, o bien si como consecuencia de un error en la carga del barco o del vehículo de carretera, vial o aéreo/contenedor(es) atribuible al mando o personal del barco o del transportista por carretera, vial o aire o a personas por estos mismos encargadas del trabajo o de su supervisión el aire de refrigeración o CA no hubiera circulado correctamente;

Esta cláusula se aplica correspondientemente a la refrigeración deficiente en contenedores frigoríficos usados en transportes aéreos. Sin embargo, es requisito para protección del seguro según esta cláusula, que se registren las temperaturas de refrigeración durante todo el viaje con un dispositivo adicional e independiente. Es obligatorio poner a disposición del asegurador los registros de temperatura.”

En cuanto a los trayectos asegurados, la demandante indica que para el caso de las exportaciones, éstos se iniciarán desde el momento en que las mercaderías son movidas por primera vez en el almacén para ser cargadas y comenzar su transporte en los depósitos del asegurado y/o de terceros, y continuarán mientras el interés asegurado está en tránsito y/o en almacén y/o hasta los depósitos de sus compradores/clientes en cualquier lugar del mundo vía cualquier puerto y/o aeropuerto y/o terrapuerto incluyendo transbordos si los hubiera, así como las operaciones de carga, descarga, estiba en buques, aviones y vehículos, y hasta que el riesgo y/o interés del Asegurado cese finalmente.

Ahora bien, la demandante señala que celebró con la empresa inglesa “International Procurement & Logistics” un contrato de provisión de cítricos -de la variedad de mandarinas- para el período que corría desde el 1° de agosto de 2019 al 31 de octubre de 2020, conviniéndose que el precio se acordaría para cada embarque vía correo electrónico y el despacho se haría de manera semanal según las provisiones de mercado efectuadas por International Procurement & Logistics IPL. Agrega que el precio de venta pactado entre Cherry Traders e International Procurement & Logistics y aplicable a todos los embarques, se regía por el Incoterm FCA, señalando que, en el contrato, se indica, además, que el término FCA es conforme a los Incoterms 2010 y, como consecuencia, a quién correspondía la obligación de ajustar el transporte era el comprador. Indica que el contrato entre Cherry Traders e International Procurement & Logistics se reconoce el derecho de esta última para rechazar las mercaderías a su llegada a destino y además se establece expresamente que las reglas contenidas en la Convención de Viena para

la Compraventa Internacional de Mercaderías, no se aplican al contrato, salvo que expresamente así se haya acordado, manifestando la actora que el plazo para el pago de las mercaderías era de 30 días después de la aceptación de las mercaderías tras su arribo a destino.

Seguidamente la actora señala que con fecha 8 de abril de 2019, International Procurement & Logistics remitió a su representada el siguiente mensaje de correo electrónico en relación con el contrato de provisión de mandarinas para la temporada 2019 - 2020:

“Volumen/ Cantidades:

- a) Año 2019: 75.400 cajas de 15 kgs, 39K tamaños 1,2,3, 13K para tamaño 4 & 36.400 para tamaño 5*
- b) Año 2020: 97.500 cajas de 15 kgs, 52K tamaños 1,2,3, 13K para tamaño 4 & 46.400 para tamaño 5.*

Precios aplicables:

- a) año 2019: £16,25; £15,25 and £14,00*
- b) año 2020 £16,00; £15,00 and £13,80”*

La actora señala que en la presente demanda, el asunto en cuestión dice relación con el transporte de un embarque de 4.165 cajas con mandarinas frescas en total y para los efectos de dar cumplimiento con la normativa local y de acuerdo a la costumbre aplicable, la demandante emitió las Facturas de Exportación números 1504, 1505 y 1506 en modalidad de “libre consignación”, vale decir, se trató de ventas supeditadas a los resultados de la venta final de las mercaderías, cargándose las 4.165 cajas con mandarinas en los siguientes contenedores de 40”:

- a) CGMU4957550 con 1.365 cajas de mandarinas.*
- b) TGHUZ9951672 con 1.400 cajas de mandarinas.*
- c) APRU5800023 con 1.400 cajas de mandarinas.*

A mayor abundamiento, señala que los referidos contenedores fueron expedidos a London Gateway mediante la compañía naviera CMA CGM y cargados en la Motonave “Niagara” al amparo del conocimiento de embarque (N° SNG0270323 emitido por CMA CGM, siendo condición especial del transporte que la mercadería estuviera sujeta a una temperatura de +4,5° Celsius según expresas instrucciones de los embarcadores Cherry Traders S.A, zarpando la nave del puerto de San Antonio, arribando a London Gateway con fecha 19 de septiembre de 2019.

Indica la actora que debido a dificultades surgidas en Inglaterra, la mercadería fue reexpedida desde London Gateway a New York mediante la compañía naviera M/N Nordpacific, según B/L (M) LPL0912960 emitido por CMA CGM y WAYBILL1 N° DMCQFXSH004612 emitido por Damco UK Limited, en el que se especificó erróneamente y sin el conocimiento, ni consentimiento de la demandante, de que la carga se transportara a una temperatura de -4,5°, en

circunstancias que debía ser de +4.5 ° Celsius y para dichos efectos, la mercadería se embarcó en la Motonave “Nordpacific” que arribó al puerto de Nueva York con fecha 6 de noviembre de 2019, consignada a nombre los clientes del embarcador en los Estados Unidos, señores Tom Lange Company International INC.

La demandante, señala que con posterioridad al arribo de las mercaderías al puerto de New York -el día 6 de noviembre de 2019- transportadas a bordo de la compañía naviera de contenedores M/N Nordpacific V.0RP5BS1MA, los tres contenedores fueron llevados a las dependencias de Agro Merchants Group ubicadas en Vineland, New Jersey y al momento de proceder con la apertura de los contenedores, se constató en ese mismo acto que todas las mandarinas estaban congeladas, agregando que de la circunstancia recién señalada, Cherry Traders le dio oportuna noticia a la demandada con fecha 8 de noviembre de 2019, la que le asignó al siniestro el N° 636759 y, con igual fecha, designó a la empresa Montt Liquidadores de Seguros Limitada para que se hiciera cargo de su ajuste y en razón de lo anterior, se dispuso que se efectuara la respectiva inspección exhaustiva de las mercaderías, la que tuvo lugar entre los días 8 al 10 de noviembre de 2019 por los inspectores HDI Marine, en representación de DP Survey Group N.V. y designados por Cherry Traders y Montt Liquidadores, y otro inspector designado por la naviera CMA-CGM.

Así las cosas, manifiesta la actora y, de acuerdo al informe de la empresa DP Survey Group N.V., documento titulado “N° NAM/23919/FDG”, de fecha 5 de diciembre de 2019, se constató que las mercaderías estaban todas congeladas y presentaban severos daños a consecuencia de haber sido expuestas durante su transporte a una temperatura de -4,5° C desde el momento en que los contenedores fueron puestos a disposición de los portadores encargados de su reexpedición desde Inglaterra, agregando que en el informe de DP Survey Group N.V. se señala claramente que la provisión de temperatura de -4,5° C fue evidentemente incorrecta y además una situación que los portadores debieron haber advertido oportunamente, más aún cuando las mercaderías cuyo transporte se había encargado eran “mandarinas frescas”, por lo que, y siendo entonces imposible que las mercaderías pudieran ser salvadas o reprocesadas, se debió entonces proceder a su destrucción total.

En el orden de cosas indicado, la actora señala que luego de que su parte denunciara el siniestro a la aseguradora demandada, ésta última designó como ajustadores a Montt Liquidadores para que estos determinaron la causa del siniestro, la cuantía de la pérdida sufrida y la recomendación del pago de la cobertura según los términos de la póliza. Los indicados liquidadores emitieron el informe N° TMEX-19-SCL-4197, en el cual, tras efectuar un pormenorizado análisis

de los hechos del caso y base a la inspección efectuada en destino, concluyeron, en el punto 7, lo siguiente:

“En consecuencia, solo podemos concluir que el daño encontrado puede atribuirse a uno o más de los siguientes hechos:

- Falta de debida diligencia por parte del transportista marítimo y/ o sus agentes, quienes no se aseguraron que la carga se describiera adecuadamente para el transporte.

- Falta de debida diligencia por parte del transportista marítimo y/o sus agentes, quienes disminuyeron indebidamente el punto de ajuste de temperatura de los contenedores.

- Control inadecuado de la temperatura de los contenedores, lo que resultó en una exposición prolongada a temperaturas extremadamente bajas dentro de los contenedores, mientras los cuidaba, custodiaba y controlaba el transportista. Es bien sabido en la industria, que la clementina o frutos similares nunca se deben transportar a una temperatura tan baja.”

La demandante especifica que, en las secciones 8 y 9 del informe de liquidación emitido por Montt Liquidadores, se practica el respectivo ajuste de los daños, señalando que el monto reclamado por su parte lo determinaron en base a un valor por caja de US\$45 dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, lo que aplicado a un total de 4.165 cajas arroja un monto total de US\$187.425,00.- dólares de los Estados Unidos de Norteamérica. Sin embargo, agrega, en concepto de los liquidadores, y fundados únicamente en el hecho que la fruta asegurada había tenido un tiempo de viaje de 79 días, lo que afectaría el valor final de las mercaderías, y, además, basándose en la reclamación interpuesta por su representada en contra de los transportistas, concluyeron que la misma correspondía a la cantidad total de US\$177.118,39.- dólares de los Estados Unidos de Norteamérica. La demandante señala un recuadro en virtud del cual se arriba al cálculo del monto, indicando además que, al monto total de la pérdida, los liquidadores dicen que era menester aplicarle el deducible pactado en la póliza de US\$ 25.567,76.- dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, de manera tal que el monto total final ajustado, asciende a US\$151.550,63.- dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.

La demandante continua su relación de hechos señalando que en la sección 10 del informe de liquidación N° TMEX-19-SCL-4197 emitido por Montt Liquidadores se indica lo siguiente:

“En el presente caso tenemos que la póliza establece como trayecto asegurado el siguiente: “Desde el momento en que las mercaderías son movidas por primera vez en el almacén para ser cargadas y comenzar su transporte en los depósitos del asegurado y/o de terceros, y continúa mientras el interés asegurado

está en tránsito y/o en almacén y/o hasta los depósitos de sus compradores/clientes en cualquier lugar del mundo vía cualquier puerto y/o aeropuerto y/o terrapuerto incluyendo transbordos si los hubiera, así como las operaciones de carga, descarga, estiba en buques, guiones y vehículos, y hasta que el riesgo y/o interés del Asegurado cese finalmente”.

De esta manera, tenemos que, en principio, la póliza cubre UN viaje desde el lugar que los asegurados definan, el cual concluye una vez que llega a destino, lo cual, en el presente caso, como ya hemos indicado, correspondía a las dependencias de los consignatarios en Inglaterra. La carga arribó en buenas condiciones a ese país.

No obstante, por razones comerciales, de decisión exclusiva de los asegurados, éstos decidieron que la mercadería debía reexpedirse a Estados Unidos de Norteamérica, lo cual correspondió a una decisión unilateral, sin tomar el parecer de los aseguradores ni informar esta situación que además de no estar cubierta por la póliza generó un agravamiento del riesgo. Por otra parte, la póliza indica en forma expresa que los riesgos cubiertos para cargas que requieren refrigeración se amparan por la “Cláusula del Instituto para alimentos congelados/refrigerados CL422 1/3/2017”, que establece dentro de sus condiciones en lo relativo a la Cláusula de Tránsito, la siguiente:

“8.2 If after discharge overside from the oversea vessel, or after unloading from the aircraft at the final place of discharge, but prior to termination of this insurance, the subject-matter insured is to be forwarded to a destination other than that to which it is insured, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided for in Clauses 8.1.1 to 8.1.4 above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination”.

En castellano eso significa que el contrato de seguro establece que “Si después de la descarga al costado de la nave transoceánica en el puerto final de descarga, o después de la descarga de la aeronave en el lugar final de descarga, pero antes de la terminación de este seguro, las mercaderías tuvieran que ser reexpedidas a un destino distinto de aquel para el que fueron aseguradas, este seguro pese a subsistir subordinado a la terminación como se dispone en las Cláusulas 8.1.1 a 8.1.4 anteriores, no se extenderá más allá del comienzo del tránsito hacia dicho otro destino”.

“De esta manera, queda claro que la póliza no cubre triangulaciones ni viajes adicionales al original, por lo que el seguro cubría sólo el viaje desde Chile a Inglaterra. En efecto, en este caso, existió una exportación a Inglaterra y sólo eso es lo que cubría la póliza de seguro. Si por una decisión unilateral del exportador la mercancía fue reexportada hacia un destino diferente con posterioridad al arribo al destino original, la póliza establece que no se cubre el nuevo viaje que se realizó

desde Inglaterra hasta USA. Ahora bien, toda vez que el daño al cargamento se produjo durante el tramo que no se encontraba, asegurado bajo la presente póliza, esto es desde Inglaterra a USA, es posible concluir que el reclamo no se encuentra cubierto bajo los términos de la misma. Por lo tanto, es posible concluir que en el presente caso no corresponde proponer indemnización.”

La demandante manifiesta que ante la decisión de los liquidadores de no recomendar cobertura del presente siniestro, con fecha 27 de enero de 2020, su representada, en cumplimiento a lo establecido en los artículos 26 y 27 del Decreto Supremo N° 1055 de 2012 (Reglamento de los Auxiliares del Comercio de Seguros y Procedimiento de Liquidación de Siniestros), remitió la respectiva carta de impugnación del informe de liquidación evacuado por Montt Liquidadores, impugnación que en definitiva fue rechazada, señalando la actora que conforme a lo anterior, y dado que la aseguradora demandada no emitió pronunciamiento alguno en relación al informe de liquidación evacuado por los liquidadores (lo cual implicó que hiciera suya todas las observaciones y análisis contenidos en dicho informe, acatando además la recomendación de rechazo de la cobertura del siniestro indicado según la conclusión arribada en dicho mérito por estos últimos), su representada se ha visto en la imperiosa necesidad de interponer la presente demanda a fin de que se ordene que Southbridge cumpla con su obligación contractual de dar cobertura al siniestro ya indicado, ya que, contrariamente a lo sostenido en la liquidación aceptada por la compañía y rechazada por Cherry Traders, el siniestro sí está cubierto por el seguro, conforme a los hechos recién expuestos y los fundamentos de derecho que se exponen en la demanda

En cuanto al derecho, la demandante señala que, por acuerdo expreso de las partes, se acordó que la ley chilena es la que regulará el contrato de seguro celebrado entre ellas y así consta en la página 7ª de la Póliza de Seguros N° 103794 que se ha acordado lo que sigue: “*ELECCION DE LEYES & JURISDICCION: Leyes y Jurisdicción del Gobierno de Chile*” y de esta manera resulta que entonces las normas contenidas en los Libros II y III del Código de Comercio se aplican de manera imperativa, y en tal sentido, tenemos el artículo 542 del Código de Comercio, que ordena, además de la imperatividad de la ley, que aquellas estipulaciones que no ceden en beneficio del asegurado o el beneficiario, han de tenerse por no escritas, por lo que, conforme a lo anterior, tanto la interpretación como la aplicación de la póliza N° 103794 que se deberá efectuar deberá ser hecha conforme la ley chilena, y siendo así las cosas, todas aquellas estipulaciones contenidas en las cláusulas incorporadas en la señalada póliza que no sean más beneficiosas a favor de su mandante deberán tenerse por inválidas.

Agrega la actora que Norma de Carácter General N° 349 de la Superintendencia de Seguros, hoy Comisión para el Mercado Financiero, establece

que las condiciones particulares sólo pueden modificar el texto de las condiciones generales depositadas en caso de establecer condiciones más convenientes o favorables para el asegurado o beneficiario, en su caso, suprimiendo exclusiones, restricciones o requisitos especiales de cobertura, sin que con ello se modifique sustancialmente el tipo de riesgo, o la cobertura e, indica la demandante, que si Montt Liquidadores hubiera dado fiel y oportuno cumplimiento a éstos imperativos legales, se habrían visto absolutamente impedidos de negarle cobertura al presente siniestro.

La demandante manifiesta que toda póliza de seguros se construye en base a la concurrencia de sus condiciones generales y particulares y que forman parte del contrato de seguro y las condiciones particulares contienen todas las estipulaciones y menciones que se refieren o están destinadas a especificar las singularidades específicas del contrato que se celebra y que en este caso, se trata de una póliza de transporte marítimo y entre ellas cabe mencionar la persona del asegurado; cosas aseguradas; deducibles, importe de la prima, el monto asegurado, fecha en que comienza y termina la cobertura, ubicación del riesgo asegurado, características del interés asegurable, etc. Por otro lado, la actora señala que las condiciones generales son las que en los seguros comunes se conocen con el apelativo de “modelos de póliza” y en cada modelo registrado las cláusulas están estandarizadas, son iguales, y su fin es describir los riesgos cubiertos y los excluidos, de acuerdo a lo que en este sentido establece la Norma de Carácter General N° 349 de la Superintendencia de Seguros, hoy Comisión para el Mercado Financiero.

La actora señala que en este caso existe una colisión evidente entre las condiciones particulares de la póliza N° 103794 y las generales contenidas en la Cláusula del Instituto para alimentos congelados/refrigerados CL 422 1/3/2017, toda vez que esta última se opone flagrantemente a las normas nacionales que regulan el contrato de seguros. De este modo, agrega, al haber sido empleada la Cláusula del Instituto para alimentos congelados/refrigerados CL 422 1/3/2017 por Montt Liquidadores en su informe de liquidación como fundamentos para justificar el rechazo del siniestro, ha implicado entonces que la Póliza N° 103794 fue mal interpretada y su recomendación de no pago, ha sido obviamente errada.

Seguidamente, la demandante señala que con ocasión de la póliza N° 103794 contratada con la demandada, existen cuatro aspectos de relevancia jurídica para este caso: a) La existencia de interés asegurable; b) La existencia de un viaje asegurado; c) La cobertura aplicable; y d) La inexistencia de un agravamiento de los riesgos, los que pasa a detallar.

Sobre la existencia de interés asegurable manifiesta que todo contrato de seguro exige que exista “interés asegurable”, el cual se entiende que corresponde

a cualquier relación patrimonial que tenga el asegurado con la cosa asegurada, y que los perjuicios que pueda la misma sufrir, le importen a quien dice tener dicho interés, agregando que con la reforma a la Ley de Seguros del año 2013 (Ley N° 20.667), se modificó el antiguo concepto de interés asegurable que regía respecto del seguro marítimo, siendo el actual el que se encuentra establecido en el artículo 1164 del Código de Comercio, el cual dispone que: *“Puede tomar un seguro marítimo toda persona que tenga interés en la conservación de la cosa asegurada mientras corra los riesgos de esa clase, sea que ese interés afecte directamente a su patrimonio o a determinadas obligaciones suyas con relación a la cosa asegurada”*, estableciendo el inciso segundo de la citada norma que: *“Se entiende que una persona tiene interés en evitar los riesgos marítimos, cuando ella está en cualquier relación legal o de hecho respecto a los bienes expuestos a estos riesgos y que, como consecuencia de esa relación, pueda ser afectada por los daños, pérdida, detención o demora en la llegada de dichos bienes, o por incurrir en una responsabilidad con respecto a los mismos.”*, por lo tanto, señala la actora, que a partir de esta definición legal, se entiende que hay interés asegurable cuando existe alguna clase o tipo de relación, sea legal, o de hecho con la cosa asegurada y la misma pueda resultar afectada de ocurrir un riesgo asegurado.

Así las cosas, precisa la demandante que ni el condicionado de la póliza N° 103974 ni en la Cláusula del Instituto para Alimentos Congelados/Refrigerados CL 422 1/3/2017 que forma parte integrante de la misma póliza, se define lo qué ha entenderse por “interés asegurable”, por lo tanto, es la definición del artículo 1.164 del Código de Comercio, la que debe aplicarse obligatoriamente, y lo anterior, porque en la póliza N° 103974 se ha acordado que es la Ley Chilena la legislación aplicable al contrato de seguros celebrado entre su representada y la aseguradora demandada. Por consiguiente, señala la actora, Cherry Traders siempre ha tenido interés asegurable respecto de los riesgos que pesaban sobre las 4.165 cajas con mandarinas y el mismo se mantuvo inalterado desde que salieron las mercaderías desde Chile en Ovalle, IV Región, rumbo a Inglaterra y posteriormente desde Inglaterra hasta Estados Unidos, toda vez que en todo momento el éxito de la aventura marítima como de la conservación de las mercaderías implicaba para ella una oportunidad de ganancia cierta y esperada, todo lo cual se truncó en el mismo momento en que se produjo el congelamiento de las mandarinas cargadas dentro los contenedores CGMU4957550, TGHU9951672 y APRU5800023 mientras eran transportadas en su segundo viaje y en definitiva se debió proceder a su total destrucción, reiterando que las mercaderías fueron vendidas en régimen de libre consignación y que además International Procurement & Logistics (el comprador) tenía el derecho de rechazarlas tras recibirlas, vale decir, su representada jamás dejó de tener un vínculo con las mercaderías, ni tampoco y su oportunidad de

ganancia cierta y esperada siempre dependió del resultado del viaje de las mercaderías, por lo tanto, y de acuerdo a la definición del artículo 1.164 del Código de Comercio sobre “interés asegurable”, la demandante afirma que, el “interés asegurable” de Cherry Traders no cesó jamás, ni siquiera cuando se decidió destruir las mercaderías cuando éstas arribaron a New York tras constatarse el mal estado de las mercaderías producto de su inadecuado transporte, por lo que, el congelamiento de las mandarinas, además de ser evidente que se trata de un riesgo cubierto por la póliza N° 103974 y que así se encuentra reconocido por los propios Montt Liquidadores, se trató de un hecho que efectivamente ocurrió y que causó un verdadero perjuicio patrimonial a su mandante.

Ahora bien, respecto de la existencia de un viaje asegurado, la demandante manifiesta que la póliza N° 103974 de transporte marítimo emitida por Southbridge, en su página 2, ha definido lo que debe entenderse por “Trayecto Asegurado” indicando que: *“Desde el momento en que las mercaderías son movidas por primera vez en el almacén para ser cargadas y comenzar su transporte en los depósitos del asegurado y/o de terceros, y continúa mientras el interés asegurado está en tránsito y/o en almacén y/o hasta los depósitos de sus compradores/clientes en cualquier lugar del mundo vía cualquier puerto y/o aeropuerto y/o terrapuerto incluyendo transbordos si los hubiera, así como las operaciones de carga, descarga, estiba en buques, aviones y vehículos, y hasta que el riesgo y/o interés del Asegurado cese finalmente”*, por lo que de acuerdo a la transcrita cláusula, la cobertura conferida por la póliza N° 103974 prevalecerá *“...hasta que el interés asegurable cese finalmente”*, lo que, a criterio de la actora, implica varias cosas, en primer lugar, lo que prima es siempre el interés asegurable; en segundo lugar, en la medida en que el interés asegurable no “cese finalmente”, la cláusula de tránsito asegurado continúa otorgando cobertura aún si sobreviene cualquier cambio en el mismo, aunque implique la celebración de un nuevo contrato de transporte; y en tercer término, la citada cláusula no tiene limitación espacial alguna. ergo, en la medida en que haya interés asegurable, y sea cual sea el lugar en el que se encuentren las mercaderías, la misma obliga a que el asegurador provea de cobertura.

Seguidamente, señala la demandante, que consta que los señores Montt Liquidadores se limitaron a aplicar en el caso del presente siniestro lo dispuesto en el artículo 8 de la “Cláusula del Instituto para alimentos congelados/refrigerados CL422 1/3/2017”, cuando en las conclusiones de su informe de liquidación N° TMEX-19-SCL-4197 señalan lo que sigue:

“Por otra parte, la póliza indica en forma expresa que los riesgos cubiertos para cargas que requieren refrigeración se amparan por la “Cláusula del Instituto para alimentos congelados/ refrigerados CL422 1/3/2017”, que establece dentro de sus condiciones en lo relativo a la Cláusula de Tránsito, la siguiente: “8.2 If after

discharge overside from the oversea vessel, or after unloading from the aircraft at the final place of discharge, but prior to termination of this Insurance, the subject-matter insured is to be forwarded to a destination other than that to which it is insured, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided for in Clauses 8.1.1 to 8.1.4 above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination”.

En castellano eso significa que el contrato de seguro establece que “Si después de la descarga al costado de la nave transoceánica en el puerto final de descarga, o después de la descarga de la aeronave en el lugar final de descarga, pero antes de la terminación de este seguro, las mercaderías tuvieran que ser reexpedidas a un destino distinto de aquel para el que fueron aseguradas, este seguro pese a subsistir subordinado a la terminación como se dispone en las Cláusulas 8.1.1 a 8.1.4 anteriores, no se extenderá más allá del comienzo del tránsito hacia dicho otro destino”.

De esta manera, queda claro que la póliza no cubre triangulaciones ni viajes adicionales al original, por lo que el seguro cubría sólo el viaje desde Chile a Inglaterra. En efecto, en este caso, existió una exportación a Inglaterra y sólo eso es lo que cubría la póliza de seguro. Si por una decisión unilateral del exportador la mercancía fue reexportada hacia un destino diferente con posterioridad al arribo al destino original, la póliza establece que no se cubre el nuevo viaje que se realizó desde Inglaterra hasta USA.”

La demandante señala que lo anterior deja en evidencia el hecho que los señores Montt Liquidadores, además de haber omitido en su análisis de cobertura toda referencia a la condición particular de “Trayecto Asegurado” contenida en la Póliza N° 103974, han incurrido en un verdadero error, porque por aplicación del artículo 542 del Código de Comercio y de la Norma de Carácter General N° 349 de la Superintendencia de Seguros (hoy Comisión para el Mercado Financiero), deberían haber aplicado la cláusula particular de “Trayecto Asegurado”, con total y absoluta preminencia sobre el artículo 8.2 de la “Cláusula del Instituto para alimentos congelados/refrigerados CL422 1/3/2017”, por lo que, precisa la actora, la conclusión de Montt Liquidadores se basa en una cláusula cuya aplicación es improcedente, porque lo que en estricto rigor debieron hacer fue darle preferencia a la cláusula de “Trayecto Asegurado” de la Póliza N° 103974 por sobre lo dispuesto en el numeral 8.2 de la “Cláusula del Instituto para alimentos congelados/refrigerados CL 422 1/3/2017” y si hubieran obrado correctamente como lo ha explicado precedentemente la demandante, es lógico entonces que habrían necesariamente arribado a una conclusión absolutamente diversa a la contenida en su informe de liquidación y en definitiva le habrían dado cobertura al presente siniestro.

Respecto a la cobertura aplicable, la demandante indica que los aspectos jurídicos analizados evidencian que en el caso de marras los daños causados a las mercaderías aseguradas están cubiertos por la Póliza N° 103794 suscrita por Cherry Traders con Southbridge, conteniendo la referida Póliza una descripción especial en relación con la cobertura de "Refrigeración por Mal funcionamiento" y a la "Cláusula del Instituto para alimentos congelados/refrigerados CL422 1/3/2017".

En cuanto a la cobertura de "Refrigeración por Mal funcionamiento", la demandante señala que la Póliza de autos dispone de manera particular o especial lo que sigue:

"Cláusula de Refrigeración "mal funcionamiento"

Los aseguradores indemnizarán también los daños de las mercancías aseguradas que resulten del hecho de que, durante la duración de la póliza, los equipos de refrigeración o sistemas de ventilación o de atmósfera controlada usados en:

- el transporte marítimo*
- el transporte por carretera*
- el transporte vial*
- el transporte por aire*
- los almacenes*

Se detengan o dejen de trabajar correctamente a causa de alguna falla o que el transito marítimo, por carretera, vial o por aire haya durado más de lo establecido en el itinerario a consecuencia de alguna de esas fallas;

No hayan funcionado según lo establecido en los reglamentos e instrucciones a consecuencia de un comportamiento equivocado del mando o personal del barco, encargados de almacén, o los empleados o agentes u otras personas de las cuales el transportador se sirve para ejecutar el transporte;

Se hubieran visto afectados por efecto de una deficiente navegabilidad o capacidad de carga del barco o deficiente operabilidad fiable del vehículo.

Estuvieran detenidos o no trabajaran debidamente a causa de un daño ocasionado por minas, torpedos o bombas, siempre y cuando el riesgo de guerra y minas estuviera comprendido en el seguro.

Además, el asegurador indemnizará los daños en las mercancías aseguradas ocasionados por la presencia de efectos contrarios a los dispuestos de calor, frío o humedad del aire, sin que la refrigeración o ventilación hayan fallado o se hayan visto afectadas durante la travesía o almacenamiento, o bien si como consecuencia de un error en la carga del barco o del vehículo de carretera, vial o aéreo/contenedor(es) atribuible al mando o personal del barco o del transportista por carretera, vial o aire o a personas por estos mismos encargadas del trabajo o de su supervisión el aire de refrigeración o CA no hubiera circulado correctamente;

Esta cláusula se aplica correspondientemente a la refrigeración deficiente en contenedores frigoríficos usados en transportes aéreos. Sin embargo, es requisito para protección del seguro según esta cláusula, que se registren las temperaturas de refrigeración durante todo el viaje con un dispositivo adicional e independiente. Es obligatorio poner a disposición del asegurador los registros de temperatura.”

La demandante afirma que de acuerdo con los documentos de transporte emitidos por Damco UK y CMA CGM para el viaje desde Inglaterra hasta Estados Unidos, así como también los registros de la temperatura provista a los contenedores empleados y lo constatado por los inspectores DPS en destino, y todo lo anterior debidamente contrastado con el resultado del viaje y los daños causados a las 4.165 cajas con mandarinas por la incorrecta temperatura proporcionada durante el viaje, es que es absolutamente indudable que dichos daños encuentran cobertura en la citada cobertura.

Por otra parte, en relación con la “Cláusula del Instituto para alimentos congelados /refrigerados CL422 1/3/2017” incorporada en la Póliza N° 103974, la demandante expresa que la cobertura proporcionada en la sección de “Riesgos Cubiertos” (“Risk Covered”) artículo 1, establece lo siguiente:

“RISKS COVERED Risks

1. Subject always to the subject-matter insured being in sound condition at the time of attachment, this insurance covers, except as excluded by the provisions of Clauses 4, 5, 6 and 7 below, loss of deterioration of or damage to the subject-matter insured which shall arise during the currency of this insurance.

O, en castellano:

RIESGOS CUBIERTOS Riesgos

1. Supeditado siempre a que la materia asegurada se encuentre en perfecto estado al tiempo de iniciarse la cobertura, salvo las exclusiones contenidas en las cláusulas 4, 5, 6 y 7 siguientes, la pérdida, el deterioro o el daño a la materia asegurada que tenga lugar durante la vigencia de la presente póliza.”

La demandante, sostiene que, con ocasión de la inspección en conjunta efectuada con asistencia además de un inspector de la propia demandada y otro del porteador efectivo CMA CGM, y conforme con lo indicado en el informe N° NAM/23919/FDG de DPS, se puede concluir que los únicos problemas observados respecto de las mercaderías aseguradas fueron los atribuibles a la provisión de temperatura inadecuada durante el viaje, agregando que las 4.165 cajas con mandarinas cumplían con todos los requisitos de calidad y suficiencia y fitosanitarios para soportar el viaje desde Ovalle a Inglaterra y de Inglaterra hasta Estados Unidos como lo exige la cláusula citada, lo que fluye de los registros de temperatura incorporados en el informe N° NAM/23919/FDG de DPS, en los cuales se puede apreciar que hasta el momento en que las mercaderías fueron recogidas para su

transporte el día 18 de octubre de 2019, las mismas se habían mantenido constantes y sin variación de ninguna clase.

La demandante cita el artículo 11 de la citada cláusula y relativa a los “Reclamos” (“Claims”) que se puedan efectuar con cargo a la misma para obtener cobertura, dispone lo siguiente:

“CLAIMS

Insurable Interest

11. 11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject matter insured at the time of the loss.

11.2 Subject to Clause 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Insurers were not.

O, en castellano:

RECLAMOS:

Interés asegurable

11.11.1 En orden a obtener el pago de una indemnización por este seguro, el asegurado deberá tener un interés asegurable en el objeto asegurado al tiempo de la pérdida.

11.2 Supeditado a la cláusula 11.1 anterior, el asegurado deberá estar legitimado para reclamar la pérdida ocurrida durante el período de vigencia de esta póliza, no obstante que la pérdida haya ocurrido antes de la contratación de este seguro a menos que el asegurado haya estado advertido de la existencia de la pérdida, pero no así el asegurador.”

En cuanto a este artículo 11 transcrito, lo actora sostiene que lo primero que se debe señalar es que el citado artículo sólo alude a la existencia de “interés asegurable” mas no lo define, por lo tanto, habrá entonces que aplicar el artículo 1.164 del Código de Comercio para complementar la señalada cláusula y, de ese modo, disponer de una definición de interés asegurable y, de acuerdo a lo señalado precedentemente, se puede afirmarse que Cherry Traders siempre tuvo “interés asegurable” respecto a las mercaderías siniestradas, y éste ni siquiera cesó al momento en que se procedió a destruirlas.

Así las cosas, expone la actora, que al efectuar una interpretación armónica del señalado artículo 11 de esta cláusula con lo dispuesto en el artículo 1164 del Código de Comercio y la condición particular de “Trayecto Asegurado” contenida en la Póliza N° 103974, la única conclusión posible es que al haber tenido permanentemente su representada un interés asegurable por su relación o vínculo legal con las mercaderías (artículo 1164 del Código de Comercio), que la Póliza N° 103974 establece que la cobertura es aplicable “hasta que cese el interés

asegurable finalmente” y que dicho interés ni siquiera cesó al decidirse la destrucción de la mercadería en New York, entonces, por todas estas consideraciones, la cobertura del siniestro es plenamente aplicable.

Finalmente, respecto de la inexistencia de un agravamiento de los riesgos, la actora sostiene que en este punto Montt Liquidadores afirmaron en el acápite “10.- ANÁLISIS DE LA COBERTURA” de su informe, lo siguiente: *“No obstante, por razones comerciales, de decisión exclusiva de los asegurados, éstos decidieron que la mercadería debía reexpedirse a Estados Unidos de Norteamérica, lo cual correspondió a una decisión unilateral, sin tomar el parecer de los aseguradores ni informar esta situación que además de no estar cubierta por la póliza generó un agravamiento del riesgo obligación legal de indemnizar los perjuicios causados a la demandante de acuerdo a lo dispuesto en el N° 1 del artículo 529 del Código de Comercio.”*, lo que a criterio de la demandante resulta absurdo, por cuanto, Cherry Traders, desde el momento en que volvió a tomar posesión de las mercaderías tan pronto como International Procurement & Logistics les informó de su rechazo, lo que hizo fue justamente lo señalado por los liquidadores, es decir, procuró por todos los medios posibles no incurrir en un agravamiento de riesgos, preocupándose de que las mercaderías fueran conservadas correctamente y, además, haciendo todas las gestiones del caso para obtener un nuevo comprador y hecho lo anterior, haciendo lo necesario para que las mismas fueran transportadas en el menor tiempo posible, agregando que, igualmente resulta absurdo afirmar que la demandante “debió” contar con la venia de la demandada para proceder del modo en que lo hizo, toda vez que hasta el momento en que se produce el rechazo de las mercaderías, no se había verificado siniestro alguno que denunciar, precisando además que es un principio general en materia de seguros que el asegurado debe siempre comportarse como si no tuviera un seguro, puesto que aquella es la medida que se aplica para determinar si el asegurado actuó correcta o incorrectamente, y si aplicamos este examen al obrar de su representada, se podrá concluir que es evidente que su obrar fue el correcto al tomar las decisiones que adoptó y que, de no haber mediado el incumplimiento gravísimo del contrato de transporte de las mercaderías por CMA CGM, las mercaderías no habrían sufrido daño alguno, arribando en perfecto estado y condición a destino y pudiendo seguir el curso natural de su venta, resultando, de esta manera, concluir que su representada incurrió en un “agravamiento de los riesgos”, debiéndose rechazar toda imputación en este sentido.

Con lo razonado, concluye la demandante, que no cabe duda alguna que el informe de liquidación N° TMEX-19-SCL-4197 emitido por Montt Liquidadores y cuyas conclusiones hizo propias la demandada, adolece de serios y graves defectos y errores, mismos que ha dejado en evidencia conforme a lo expuesto y que, de

haberse practicado un análisis correcto, los habría conducido a una conclusión absolutamente diferente, recomendando darle cobertura al presente siniestro.

En cuanto a la normativa aplicable a la responsabilidad contractual que le cabe a la demandada y los perjuicios que se alegan, la demandante expone que constituye un pilar básico del derecho privado chileno, la norma contenida en el artículo 1545 del Código Civil, que es, a la vez, es el que funda la libertad contractual al sostener que: “el contrato es una ley para las partes contratantes”, lo que significa simple y directamente que los contratos deben ser cumplidos por las partes, complementándose dicha norma con los artículos 1546, 1547 y 1560 del mismo cuerpo legal. A mayor abundamiento, la demandante expresa que, acreditada la existencia del contrato de seguro, el monto asegurado y la persona jurídica que reviste en ella y la calidad de asegurada, su representada demostró la ocurrencia del siniestro y el monto de los perjuicios que éste le causó, cumpliéndose así lo establecido en el artículo 524 del Código de Comercio respecto a las obligaciones que el asegurado debe asumir respecto a este contrato, correspondiéndose entonces que el asegurador cumpliera con su obligación correlativa de pagar la suma asegurada, impuesta por el artículo 529 N° 2 del Código de Comercio, sin embargo, no lo ha hecho ya que no emitió pronunciamiento alguno sobre las conclusiones vertidas por el informe de liquidación de Montt Liquidadores que recomendó rechazar la cobertura del siniestro, haciendo por tanto suyos los fundamentos, conclusiones y recomendaciones de dicho informe, pasando el asegurador a constituirse en mora, según la regla contemplada en el artículo 1551 del Código Civil, en relación a lo dispuesto en el artículo 1555 del mismo Código, lo que se traduce en la responsabilidad contractual de indemnizar todos los daños cubiertos por la póliza, atendida la facultad de la demandante de exigir el cumplimiento forzado de la misma de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1489 de dicho cuerpo legal.

La demandante colige sobre la base de este substrato legal que la demandada debe entonces pagar a su representada la suma de US\$151.550,63.- dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, correspondiente a la valorización de la mercancía siniestrada que sufrió los daños producto del congelamiento que experimentó durante el viaje Londres-New York y que no pudo comercializarse posteriormente, constituyendo este monto la pérdida reclamada de su representada en su oportunidad, con el deducible ya aplicado y contemplado en la póliza del 15% respecto de eventos ocasionados por cambios de temperatura que acontece en el caso de marras, procediendo así a hacerse efectiva la cobertura de este trayecto asegurado conforme a los términos de la Póliza N° 103794.

Finaliza su libelo la actora señalando las normas que fijan la competencia y facultades del tribunal arbitral para conocer y resolver el conflicto conforme a los

hechos descritos en la demanda, haciendo referencia a lo dispuesto en el inciso 3° del nuevo artículo 543 del Código de Comercio, según las modificaciones a este artículo incorporadas por la Ley N° 20.667, de 9 de mayo de 2013 y haciendo presente las facultades especiales dispuestas para este tipo de procedimientos, a saber:

- a) Admitir, a petición de parte, además de los medios probatorios establecidos en el Código de Procedimiento Civil, cualquier otra clase de prueba.
- b) Decretar de oficio, en cualquier estado del juicio, las diligencias probatorias que estime convenientes, con citación de las partes.
- c) Llamar a las partes a su presencia para que reconozcan documentos o instrumentos, justifiquen sus impugnaciones, pudiendo resolver al respecto, sin que ello implique prejuzgamiento en cuanto al asunto principal controvertido.
- d) Apreciar la prueba de acuerdo con las normas de la sana crítica, debiendo consignar en el fallo los fundamentos de dicha apreciación.

SEGUNDO: Que, a fojas 172 y siguientes de autos, contesta la demanda, el abogado don Luis Javier Sandoval Olivares en representación de Southbridge Compañía de Seguros Generales S.A., solicitando el rechazo de la demanda de autos en todas sus partes.

Funda su contestación, primeramente, haciendo referencia a la demanda y sus fundamentos, en virtud de lo cual indica que Cherry Traders S.A. ha interpuesto una demanda de cumplimiento de contrato con indemnización de perjuicios, mediante la cual solicita se ordene a su representada a pagar la suma de US\$151.550,63.- dólares de los Estados Unidos de Norteamérica o a la cantidad que se estime, todo más intereses y reajustes corridos desde la fecha de la notificación de la demanda y hasta el día del pago y las costas de la causa. Agrega que el fundamento de la acción entablada dice relación con un supuesto incumplimiento por parte de la compañía demandada, respecto a la póliza N° 103794, al denegar cobertura al Siniestro N° 636759. La demandada señala que, en efecto, Cherry Traders S.A. expone que suscribió con Southbridge un contrato de seguro, cuyo objeto era dar cobertura para carga de todo riesgo, refiriendo que Cherry Traders celebró con la empresa inglesa “International Procurement & Logistics” un contrato de provisión de cítricos (mandarinas) para el período del 1° de agosto de 2019 al 31 de agosto de 2020. Respecto al inicio del viaje, la demandada señala que la demanda sostiene que el zarpe se produjo en el Puerto de San Antonio y arribó a destino el día 19 de septiembre de 2019. Asimismo, de manera escueta señala que, por dificultades surgidas en Inglaterra, la mercadería fue reexpedida desde London Gateway a New York mediante la compañía naviera M/N Nordpacific, en la motonave “Nordpacific” arribando a destino con fecha 6 de

noviembre de 2019, señalando que de manera errónea y sin el conocimiento de la demandante una temperatura de transporte de -4,5° Celsius. Seguidamente señala que las mandarinas estaban congeladas por lo que con fecha 8 de noviembre de 2019 dio aviso a la compañía demandada asignándose el Siniestro N° 636759 y que se designó a la empresa Montt Liquidadores de Seguros Ltda. para el ajuste. Finalmente, en cuanto a los hechos relatados en la demanda, la demandada sostiene que, ante la decisión de los Liquidadores de Seguros de rechazar la cobertura del siniestro, con fecha 27 de enero de 2020 remitió la carta de impugnación al informe de liquidación -sin señalar cuáles fueron las razones o motivos de su impugnación- para luego manifestar que la impugnación fue rechazada.

Ahora bien, en cuanto a la póliza contratada la demandada indica que la póliza afectada fue una de transporte marítimo N° 103794, que Cherry contrató con diversas coberturas, entre ellas, la Cláusula del Instituto para alimentos congelados/refrigerados CL 422 1/3/2017, Cláusula de Refrigeración "Mal Funcionamiento", entre otras, cuya vigencia se extendía desde el 31 de mayo de 2019 al 31 de mayo de 2020, agregando que la póliza contemplaba una prima de USD 12.900.- dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.

La demandada señala que, respecto a la carga asegurada, Cherry exportó con destino a West Yorkshire, Inglaterra, un cargamento consistente en 4.165 cajas con mandarinas, consignada a los Sres. International Procurement and Logistics Limited, cuyo trayecto fue desde las bodegas de la demandante en Ovalle, hacia el Puerto de San Antonio, para ser embarcada con fecha 23 de agosto de 2019, Incoterms FCA. Su parte agrega que la póliza es de transporte marítimo, en consecuencia, estableciéndose como trayecto asegurado el siguiente: *"Desde el momento en que las mercaderías son movidas por primera vez en el almacén para ser cargadas y comenzar su transporte en los depósitos del asegurado y/o de terceros, y continúa mientras el interés asegurado está en tránsito y/o en almacén y/o hasta los depósitos de sus compradores/clientes en cualquier lugar del mundo vía cualquier puerto y/o aeropuerto y/o terrapuerto incluyendo transbordos si los hubiera, así como las operaciones de carga, descarga, estiba en busques, aviones y vehículos, y hasta que el riesgo y/o interés del asegurado cese finalmente"*, por lo que, indica la demandada, la póliza contratada por la demandante solamente tiene cobertura sobre un viaje desde el lugar que los asegurados definan, el que concluye al llegar a su destino.

La demandada seguidamente sostiene que, de acuerdo a los antecedentes recabados por los Sres. Liquidadores, se recomendó negar cobertura, por cuanto el siniestro ocurrió en un tránsito que no se encontraba asegurado, y en razón que aquella solamente se extendía para un viaje, y no sus eventuales triangulaciones o

reexpediciones unilaterales y sin aviso previo al asegurador, agregando la demandada, que se debe tener presente, que la carga exportada por la demandante tuvo dos viajes diferentes, con la emisión de dos conocimientos de embarque distintos, dos motonaves diferentes y dos contratos de compraventa distintos, y que solamente uno de ellos se encontraba asegurado por la póliza, indicando que la actora exportó cierta cantidad de fruta con dirección a Londres y para ello, se emitió un conocimiento de embarque, que indicaba expresamente que el viaje comprendido era desde el Puerto de San Antonio, Chile, hasta el Puerto de Gateway, Inglaterra. Para este viaje o tránsito, la demandante contrató el seguro de transporte marítimo que se discute en estos autos, con la aplicación expresa de las cláusulas particulares y de las condiciones del Instituto de Londres, en especial, la de Alimentos Congelados/refrigerados. Agrega que el viaje inicial, comenzó en las bodegas de la demandante, ubicadas en la ciudad de Ovalle, para continuar con el zarpe desde el Puerto de San Antonio, con fecha 23 de agosto de 2019, hasta llegar a su destino en Inglaterra, con fecha 19 de septiembre de 2019 y durante todo este trayecto, que se encontraba asegurado por su representada, no se produjo ningún tipo de siniestro amparado por la póliza, llegando la carga a destino en buenas condiciones.

La demandada afirma que por razones que su parte desconoce, se efectuó una reexpedición de la fruta, desde Inglaterra a EEUU, sin haber informado ni notificado de esta situación a la aseguradora, configurándose un nuevo viaje, que no fue ni se relaciona con el tránsito ordinario del primer viaje (Chile-UK), el cual no se encontraba asegurado por su representada, añadiendo que, para este segundo viaje se emitió un nuevo -y segundo- conocimiento de embarque, que correspondía al tránsito -no asegurado- entre el Puerto de Londres hasta el Puerto de New York, en EEUU., en una motonave y un contrato de compraventa diferentes. Seguidamente señala que, durante este segundo viaje, y por razones que se desconocen, el transportista habría incumplido con las condiciones de temperatura, seteando el contenedor en -4.5°C, provocando diversos daños a la fruta refrigerada por efecto de la congelación.

Así las cosas, la demandada sostiene que el siniestro denunciado ocurrió durante el segundo viaje, que no se encontraba cubierto por la póliza suscrita y sus coberturas, toda vez que la póliza solamente cubría un viaje, y no las triangulaciones o reexpediciones del mismo, conforme a la Cláusula 8.2 de la Cláusula del Instituto para Alimentos Congelados/Refrigerados CL 422 1/3/2017. Es más, agrega, es la propia demandante quien necesitó un nuevo conocimiento de embarque, por cuanto el segundo viaje no se encontraba dentro del trayecto ordinario desde Chile a Inglaterra.

La demandada detalla los antecedentes de los trayectos, indicando que el primer trayecto fue de Ovalle-San Antonio, Chile a London, Gateway, Inglaterra, con fecha de zarpe el 23 de agosto de 2019 y fecha de arribo el 19 de septiembre de 2019, a bordo de la motonave Niagara, bajo el conocimiento de embarque SNG0270323, con contrato de provisión de cítricos 2019-2020 con International Procurement & Logistic. Respecto del segundo trayecto la demandada sostiene que se inició en London Gateway, Inglaterra a New York-New Jersey, EEUU, con fecha de zarpe 27 de octubre de 2019 y fecha de arribo 06 de noviembre de 2019, a bordo de la motonave Nordpacific, con contrato con Tom Lange Company International Inc.

En relación al proceso de liquidación del siniestro que llevó adelante Montt Liquidadores de Seguros Limitada, la demandada manifiesta que, formulada la denuncia por parte de Cherry y conforme a la legislación vigente D.S. N° 1.055.-, su representada designó a los liquidadores oficiales de seguros Sres. Montt Liquidadores de Seguros, a fin de efectuar el proceso de ajuste del siniestro N° 636759 y el Liquidador Oficial de Seguros, tras recabar los antecedentes del siniestro proporcionados por la asegurada, realizar su análisis y determinaciones, emitió su Informe Final de Liquidación N° TMEX-19SCL-4197, concluyendo que el siniestro reclamado carecía de cobertura, bajo los términos y condiciones de la póliza contratada, toda vez que el siniestro ocurrió en un viaje distinto (Inglaterra a EEUU) del tránsito asegurado (Chile a Inglaterra), y al no asegurarse dentro de las coberturas viajes adicionales o triangulaciones, se determinó el rechazo de la cobertura.

La demandada precisa que conforme indica el contrato de seguro, en la Cláusula del Instituto para Alimentos congelados/refrigerados CL422 1/3/2017, en lo relativo a la Cláusula de Tránsito, incorporada y aceptada en la Póliza suscrita por la demandante, en el 8.2 refiere que: *“Si después de la descarga al costado de la nave transoceánica en el puerto final de descarga, o después de la descarga de la aeronave en el lugar final de descarga, pero antes de la terminación de este seguro, las mercaderías tuvieran que ser reexpedidas a un destino distinto de aquel para el que fueron aseguradas, este seguro pese a subsistir subordinado a la terminación como se dispone en las Cláusulas 8.1.1 a 8.1.4 anteriores, no se extenderá más allá del comienzo del tránsito hacia otro destino.”*

Así las cosas, afirma la demandada, el rechazo de la cobertura de acuerdo al informe de liquidación se basó en: a) Que el siniestro ocurrió durante un trayecto que no se encontraba asegurado; b) Que la cobertura de la póliza se extendía para el tránsito inicial con destino a Londres, y no para la reexpedición o triangulaciones. Por otro lado, señala la demandada, es importante indicar que, de acuerdo a la información proporcionada por el propio asegurado, y los antecedentes recabados

e investigados por los Liquidadores Oficiales, se logró determinar que el único tránsito asegurado correspondía al trayecto entre Chile e Inglaterra, en el cual no se produjo ninguna fluctuación relevante de temperatura conforme al registro de los termógrafos, manteniéndose en aproximadamente +4.5°C, según lo solicitado por el asegurado, y recomendado para este tipo de mercancías, arribando la carga en buenas condiciones a su destino original, esto es, no hubo siniestro, sin embargo, posterior a su arribo al puerto de Inglaterra, y por razones que su parte desconoce, se realizó una reexpedición de la carga, a un nuevo puerto de destino, esta vez, el trayecto fue desde Londres a New York, EEUU y para este efecto se emitió un nuevo conocimiento de embarque, en una nueva motonave, y un consignatario distinto, en dicho tránsito -no asegurado señala la demandada- se fijó una temperatura de -4.5°C, la que generó los daños propios del congelamiento en fruta fresca.

La demandada afirma que, sumado a este antecedente, los Sres. Liquidadores pudieron concluir, además, que los daños no sólo se produjeron por el congelamiento de los productos, sino que también por el lapso de tiempo transcurrido entre el viaje asegurado y el segundo viaje, en el cual transcurrieron alrededor de 79 días de puerta a puerta, tiempo demasiado extenso para este tipo de producto, añadiendo que la ruta de exportación a EEUU, no es vía Reino Unido, por lo que el asegurado debió informar dicha circunstancia a Southbridge, toda vez que se trataba de un nuevo trayecto que no se encontraba asegurado por la póliza N° 103749.

Es importante destacar, sostiene la demandada, que, una vez emitido el Informe de Liquidación, la parte demandante, a través del Sr. Cristian Silva, ejerció su derecho de impugnación de dicho Informe, mediante correo electrónico, donde indica:

“Estimado Jorge Gracias por su información.

Me permito rechazar e impugnar su informe recibido hoy, 27 de enero de 2020, por este mismo medio (email), el que no tiene fecha de emisión.

Hemos presentado y enviado través de nuestra corredora AON, con fecha 13 de enero de 2020, evidencia incontrovertible e irrefutable que avala nuestro reclamo, cómo lo es el email con la solicitud de booking emanado desde DAMCO a la empresa naviera CMA_CGM, donde se indica claramente que la temperatura de transporte debe ser 4,5 grados celsius sobre cero y 30 CBM de ventilación, por lo que el error y responsabilidad de seteo de los containers radica exclusivamente en la naviera CMA_CGM.

Quedo atento a la revisión de este siniestro.

Atentamente”

La demandada expresa que, en dicha impugnación, no se reclamó que la aplicación de la normativa fuera incorrecta y que el tránsito no se encontraba

asegurado, sino que simplemente hace referencia a los antecedentes sobre las temperaturas, y que el error de seteo de temperaturas correspondía a la naviera encargada del transporte, desconociendo su parte si el asegurado formuló protesta por este hecho. Ante este reclamo del asegurado, señala su parte, los Sres. Liquidadores procedieron a emitir su respuesta, con fecha 30 de enero de 2020, en que se indicó, entre otras cosas, que:

“...efectivamente existe un problema de seteo que afectó la carga asegurada responsabilidad del transportista que generó daños por congelamiento en el trayecto desde Inglaterra a Estados Unidos, sin embargo, resulta necesario aclarar que el motivo y causa que sustenta nuestro análisis de cobertura y que determinó finalmente que el siniestro no tenga cobertura dice relación con la triangulación o reexpedición del viaje, tramo no cubierto por el contrato de seguros, tránsito en el cual se produjo efectivamente el daño reclamado”.

En conclusión, afirma la demandada, los Liquidadores Oficiales determinaron que el siniestro se produjo durante un trayecto que no se encontraba cubierto por la póliza contratada, sino que en una reexpedición que no fuera parte del tránsito asegurado, por lo que, al carecer de cobertura, recomendó a la compañía que no era procedente la indemnización de perjuicios.

En cuanto a las excepciones, alegaciones y defensas de Southbridge, la demandada alega la improcedencia de la imperatividad de las normas en el presente juicio, por cuanto, conforme al artículo 542 del Código de Comercio se establece que las normas que rigen al contrato de seguro tienen el carácter de imperativas, es decir, no son disponibles para las partes; y por ende, se entenderán válidas aquellas disposiciones que sean más beneficiosas para el asegurado o beneficiario, sin embargo, la parte demandante -sostiene la demandada- olvida citar en su demanda el inciso 2° de la misma norma, el cual establece: *“Exceptúanse de lo anterior, los seguros de daños contratados individualmente, en que tanto el asegurado como el beneficiario, sean personas jurídicas y el monto de la prima anual que se convenga sea superior a 200 unidades de fomento, y los seguros de casco y transporte marítimo y aéreo”*, por lo que, la imperatividad de las normas del contrato de seguro no son aplicable en el presente caso, puesto que se configuran a todas luces las dos excepciones establecidas en la norma recién citada, a saber:

- El asegurado o beneficiario es una persona jurídica, y la prima anual es con creces superior a 200 unidades de fomento.

- El seguro contratado por la demandante es uno de transporte marítimo.

En este orden de ideas, la demandada afirma que lo precedentemente expuesto tiene directa relación con lo establecido por el DFL 251 del año 1931 que regula a las compañías de seguros, ya que dentro de sus normas, el artículo 3° establece cuáles son las atribuciones y obligaciones que tiene la Superintendencia

(actual Comisión para el Mercado Financiero), entre ellas, la de mantener a disposición del público las condiciones generales de las pólizas y sus cláusulas que se contraten en el mercado, incorporadas a un depósito de pólizas, sin embargo, se establece en la letra e), inciso 2° de dicha norma una excepción, esto es que: *“Las compañías de seguros del primer grupo, en los casos de seguros de Transporte y de Casco Marítimo y Aéreo, como asimismo en los contratos de seguros en los cuales, tanto el asegurado como el beneficiario, sean personas jurídicas y el monto de la prima anual que se convenga no sea inferior a 200 unidades de fomento, no tendrán la obligación señalada en el párrafo precedente, y podrán contratar con modelos no depositados en la Superintendencia, debiendo la póliza respectiva ser firmada por los contratantes.”* A mayor abundamiento, agrega la demandada, es la propia Norma de Carácter General N° 349 del año 2013 de la Superintendencia de Valores y Seguros (actual Comisión para el Mercado Financiero), citada por la demandante en su página 15, la que refiere nuevamente a lo señalado con anterioridad, esto es, que la póliza suscrita por la actora no es de aquellas depositadas, por lo que se encuentran exentas del control de la autoridad, siendo de libre contratación, por lo que rige plenamente el principio de la autonomía de la voluntad, no siendo procedente la imperatividad de las normas protectoras de los asegurados.

En consecuencia, discurre la demandada, la Póliza N° 103794 suscrita por la demandante, se trata de una Póliza de Transporte Marítimo (página 2), con una prima mínima de USD 12.900.- dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, por lo que no es procedente la argumentación de la actora, en cuanto no serían aplicables las normas y condiciones establecidas por la póliza suscrita que hacen remisión expresa a las cláusulas del Instituto de Londres, y que son esas, y no otras las que deben aplicarse al caso de marras. Por tanto, afirma la demandada, es la propia demandante, en su calidad de persona jurídica quien ha aceptado aplicar estas normas y coberturas al contrato de seguro, por lo que no resulta errada la interpretación de los Sres. Liquidadores en cuanto a que no se encontraba cubierto el siniestro, indicando además que Cherry Traders S.A. al momento de contratar la Póliza de Transporte Marítimo fue asesorada por uno de los corredores más grande del mundo, esto es, AON Risk Services (Chile) S.A., por lo que se encontraba en claro conocimiento de las cláusulas y coberturas aplicables a este contrato.

Por lo tanto, concluye la demandada, al regir el principio de la autonomía de la voluntad, por sobre la imperatividad de las normas, no existe contradicción alguna en las coberturas establecidas por el Instituto de Londres incluidas en la póliza, y las normas nacionales sobre seguros, ya que las disposiciones contractuales se entienden de libre negociación y, por ende, todas las cláusulas fijadas en la póliza

son igualmente válidas, siendo plenamente aplicables aquellas del Instituto de Londres.

Por otro lado, la demandada sostiene que el siniestro de autos carece de cobertura por no reunirse los presupuestos de la póliza siniestrada, por cuanto, la póliza contratada consiste en una de transporte marítimo, que se configuraba en razón de las coberturas y condiciones del Instituto de Londres, en las cuales se establecen una serie de obligaciones, derechos para las partes, como también limitaciones y exclusiones de responsabilidad. En este orden de ideas, expone la demandada, en cuanto a la cobertura de la póliza N° 103794, y en especial las coberturas incluidas en ella, se señala expresamente que el tránsito asegurado es el original o inicial informado, es decir, no cubre triangulaciones o reexpediciones, detallando que en la Cláusula del Instituto para Alimentos Congelados/Refrigerados, se señala expresamente: *"8.2. Si después de la descarga al costado de la nave transoceánica en el puerto final de descarga, o después de la descarga de la aeronave en el lugar final de descarga, pero antes de la terminación de este seguro, las mercaderías tuvieran que ser reexpedidas a un destino distinto de aquel para el que fueron aseguradas, este seguro pese a subsistir subordinado a la terminación como se dispone en las Cláusulas 8.1.1 a 8.1.4 anteriores, no se extenderá más allá del comienzo del tránsito hacia otro destino."* y de acuerdo a las investigaciones realizadas por los Sres. Liquidadores, se logró determinar que no hubo fluctuaciones de temperatura que pudieran afectar la carga asegurada durante el trayecto asegurado, esto es, desde Chile a Inglaterra, dado que durante todo ese tránsito las temperaturas se mantuvieron constantes y cercanas a la temperatura de seteo (+4.5°C) no pudiendo aplicarse ninguna cláusula de cobertura en este caso, lo que implica, según la compañía de seguros, no hubo siniestro, por cuanto, los daños en el producto transportado, y en virtud de una modificación de la temperatura de seteo a -4.5°C, se produjeron en un segundo viaje que no fue asegurado por la póliza, esto es, desde Londres a EEUU.

En subsidio de sus excepciones, alegaciones y defensas, la demanda alega que Southbridge Compañía de Seguros Generales S.A. cumplió a cabalidad con el contrato de seguro, no existiendo incumplimiento contractual de su parte. Agrega que en el caso de autos no se reúnen los requisitos necesarios para que opere el cumplimiento forzado, según detalla:

- a) Que se trate de un contrato bilateral;
- b) Que haya incumplimiento imputable de una obligación;
- c) Que quien la pide, haya cumplido o esté llano a cumplir su propia obligación, y
- d) Que sea declarado por sentencia judicial.

La demandada sostiene que su representada cumplió todas las obligaciones referentes al contrato de seguro, con aplicación estricta a las coberturas acordadas en virtud de la autonomía de la voluntad, contenidas en la póliza de marras, por lo que no le es exigible absolutamente ningún tipo de cumplimiento a su parte. Como señala la compañía de seguros, para proceder al pago, se debe proceder a realizar un análisis exhaustivo de ajuste y liquidación, por medio del cual se determinan la procedencia, cobertura y exclusiones que dan o niegan lugar a la indemnización de perjuicios y, en el caso de autos, recibida la denuncia, y a través de los Sres. Liquidadores, se determinó fundadamente que debía rechazarse el pago del siniestro, en atención a que el siniestro ocurrió al momento de no encontrarse cubierta la carga, por haber sido reexportada a un nuevo destino, distinto del asegurado, por lo que su representada no podía ni debía indemnizar un riesgo no amparado en la póliza contratada, lo que no puede considerarse como un incumplimiento por parte de su parte.

En cuanto a los perjuicios, la demandada controvierte absolutamente en todas sus partes la titularidad, legitimidad, procedencia y existencia de los perjuicios reclamados, consistente en la indemnización de la carga siniestrada en un total US\$151.550,63.- dólares de los Estados Unidos de Norteamérica y para el evento improbable que se llegara a determinar, durante la secuela del juicio, que el actor efectivamente sufrió perjuicios que deban ser reparados de conformidad a la póliza, dicha indemnización deberá ser determinada de conformidad a los límites establecidos como montos máximos de indemnización y aplicando los deducibles que se contemplan en la póliza N° 103794, sus coberturas y condiciones generales y particulares.

Finalmente, respecto a los intereses y reajustes legales, en el caso improbable que se acogiera la demanda, la demandada controvierte la procedencia de los mismos, toda vez que la eventual indemnización sólo será establecida mediante la sentencia del presente juicio, y por lo tanto con anterioridad a esa fecha se estará frente a una obligación inexistente e indeterminada.

TERCERO: Replicando a fojas 191 y siguientes la demandante primeramente ratifica íntegramente la demanda.

En cuanto a las observaciones y descargos respecto de las excepciones, alegaciones y defensas opuestas por la compañía de seguros demandada en su escrito de contestación, la actora expresa sobre la supuesta improcedencia de la imperatividad de las normas que rigen al contrato de seguro en el presente juicio que alega la demandada excepcionándose y argumentando que la actora habría olvidado citar el inciso 2° del artículo 542 del Código de Comercio que excluye de los efectos de la imperatividad (esto es, la validez de disposiciones más

beneficiosas para el asegurado) dos hipótesis que se configurarían en el caso sub-lite, esto es: a) Que el asegurado o beneficiario sea una persona jurídica y que la prima anual sea mayor a 200 Unidades de Fomento; y b) Que el seguro contratado sea una de transporte marítimo, la actora sostiene que, si bien es cierto que la póliza N° 103794 emitida por Southbridge es una de transporte marítimo y que en relación a la misma se paga por su representada una prima anual superior a 200 Unidades de Fomento, lo que en principio podría entenderse que no tendría aplicación el principio de imperatividad de las normas del contrato de seguro consagrado en el citado artículo 542 del Código de Comercio, la actora sostiene que la demandada olvida y pasa por alto las circunstancias fácticas y jurídicas que se presentan en este caso en relación a la suscripción de la póliza y que acreditan que sí tiene aplicación el inciso primero de la norma ya referida, pues no se cumplen los requisitos para que la excepción que alega se aplique en este caso. La demandante pasa a analizar las circunstancias alegadas indicando que:

1° La póliza emitida por Southbridge no fue firmada por ambas partes, sino que sólo por la compañía de seguro demandada, faltando un requisito para que se entienda que el seguro de transporte marítimo en el caso sub-lite se enmarque en uno de grandes riesgos.

La actora indica que, tal como lo ha adelantado, la demandada sostiene como una de las hipótesis que serviría como eximente del mandato de la imperatividad consagrado en el artículo 542 del Código de Comercio en este caso, es que la póliza de transporte marítimo N° 103794 que vincula a ambas partes sería una de grandes riesgos por el hecho de que respecto a la misma se paguen más de 200 Unidades de Fomento y que el asegurado revista la calidad de una persona jurídica, sin embargo, la demandada olvidaría otro requisito copulativo que se entiende para que la póliza referida sea considerada como una de grandes riesgos: que ésta sea firmada por ambas partes, lo cual se demostraría del análisis de la misma póliza que ésta sólo contaría con la firma del representante de la compañía de seguros, pero no de la demandante, agregando la demandante que este hecho resulta esencial ya que la circunstancia que el asegurado no haya firmado la póliza, no sólo demuestra que no podría entenderse este seguro como uno de grandes riesgos sino que además el hecho de que Cherry Traders no consintió tampoco en que se le excluya de la imperatividad de las normas del contrato de seguro y por tanto, atenuada su autonomía de la voluntad por la circunstancia que sólo la aseguradora haya firmado el contrato, no importa que el asegurado quede exento de la protección general que le otorga la norma legal del inciso primero del artículo 542 del Código de Comercio.

2° Aún si se entendiera que la póliza fuese de grandes riesgos, señala la demandante, ello no implicaría que no puedan aplicarse las normas generales de

interpretación de los contratos contempladas en el Código Civil y también el artículo 3 letra e) del D.F.L. N° 251 de 1931 que inspira el denominado principio “pro asegurado” en virtud del cual, si cualquier disposición contenida en la respectiva póliza es ambigua, poco clara, inductiva a error y/o presente evidentes contradicciones con otras pertenecientes a la misma póliza, prevalecerá la interpretación que más favorezca al asegurado. En este sentido, agrega la demandante, el inciso segundo del artículo 1566 del Código Civil establece que las cláusulas ambiguas que hayan sido extendidas o dictadas por una de las partes se interpretarán contra ella, siempre que la ambigüedad provenga de la falta de una explicación que haya debido darse (regla de interpretación contra proferentem), por lo que el hecho de que la póliza lleve solamente la firma del representante de la aseguradora y se encuentre extendida en su papelería, demuestra con toda claridad que el texto de la póliza fue redactado por ella. Por su parte, el artículo 3° letra e) del D.F.L. N° 251 DE 1931, continua indicando la demandante, prescribe que “...será responsabilidad de las compañías que las pólizas de seguro que contraten, estén redactadas en forma clara y entendible, que no sean inductivas a error y que no contengan cláusulas que se opongan a la ley”, añadiendo que “En caso de duda sobre el sentido de una disposición en el modelo de condición general de póliza o cláusula, prevalecerá la interpretación más favorable para el contratante, asegurado o beneficiario del seguro, según sea el caso. ”

La actora expone que existe otra disposición legal adicional en relación específicamente al ámbito del seguro marítimo que complementa a las dos anteriores citadas, en cuanto a darse la interpretación que sea más favorable al asegurado frente a la existencia de una cláusula ambigua o poco clara que haya sido redactada o incorporada por el asegurador, estando contenida dicha norma en el artículo 1175 del Código de Comercio en relación al seguro marítimo y prescribe que “Cuando el seguro se rija por formularios suministrados por el asegurador o que el uso supone conocidas de las partes, bastará que la póliza haga una mención a ellas para que esas cláusulas se entienda incorporadas al contrato. Pero si existiere duda sobre la interpretación que deba darse a las reglas específicas incorporadas, estas se interpretarán en contra de quien haya emitido la póliza.”

En síntesis, discurre la demandante, todas estas normas dan cuenta que dándose las circunstancias arriba citadas, el principio pro asegurado debe respetarse en el caso sub-lite y en el caso de marras esto resulta fundamental puesto que, efectivamente, hay discordancia entre las partes sobre el sentido y alcance que debe darse a la póliza en relación a los términos que ésta fue redactada y emitida por la compañía demandada, lo cual debe zanjarse, en virtud de las normas recién señaladas, en una interpretación que, en cuanto a su aplicación respecto a la cobertura, sea la más favorable al asegurado.

Ahora bien, en cuanto a la alegación sostenida por la demandada en cuanto a que el siniestro carecería de cobertura por no reunirse los presupuestos de la póliza siniestrada y en razón que la póliza de transporte marítimo que vincula a las partes sólo cubriría un viaje y no triangulaciones o reexpediciones para la mercadería transportada, estando cubierto, de esta manera, sólo el trayecto hacia Londres, excluyéndose su continuación a New York, basándose la aseguradora para ello en el tenor literal de la Cláusula del Instituto para Alimentos Congelados/Refrigerados que cita en la página 14 de su escrito de contestación, haciendo suyos los argumentos que Montt Liquidadores, la demandante arguye que dicha interpretación de la aseguradora es errada puesto que, al igual que los liquidadores, olvida y pasa por alto la definición de “Trayecto Asegurado” que ella misma incorporó en la cláusula inserta en la página 2 de la póliza N° 103974 y en la cual, se establece que la cobertura conferida prevalecerá “...hasta que el interés asegurable cese finalmente”. La demandante reitera que esta frase implica la prevalencia del interés asegurable por cualquier otra consideración, no teniendo en consecuencia esta cláusula de “Trayecto Asegurado” limitación espacial alguna, incluso si en los hechos se haya realizado más de un viaje como precisamente ocurrió con la continuación del transporte de las mercaderías desde Londres a New York.

Así las cosas, discurre la demandante, en el caso de marras se debería haber aplicado la cláusula particular de “Trayecto Asegurado” con total y absoluta preeminencia al artículo 8.2. contemplado en la Cláusula de Alimentos Congelados/Refrigerados y por obvia conveniencia, la demandada intenta hacer prevalecer este último artículo por sobre a la del “Trayecto Asegurado” no haciendo referencia alguna al mismo en toda su contestación. De esta forma, precisa la actora y teniendo presente que ambas cláusulas se contraponen entre sí ya que en una se hace expresa mención a que la cobertura es aplicable hasta que el interés asegurable cese finalmente y la otra sólo se enfoca en un solo trayecto como cubierto, se presenta entonces una ambigüedad y contradicción que sólo puede ser resuelta aplicando las normas de interpretación previamente analizadas, en base a fijarles un sentido y alcance que beneficie al asegurado, por lo que, conforme a lo expuesto, el siniestro efectivamente tiene cobertura en base a la prevalencia del interés asegurable sobre las mercaderías que según se expuso en la demanda nunca cesó para su representada y ese interés asegurable del asegurado sobre las mercaderías se mantuvo inalterable hasta que éstas llegaron finalmente a Nueva York.

La actora, respecto a la alegación subsidiaria de Southbridge a que habría cumplido a cabalidad con el contrato de seguro y supuesta inexistencia de incumplimiento contractual, sostiene que dicha alegación no tiene sustento táctico

ni jurídico alguno por las razones que ya ha analizado en los párrafos anteriores de su escrito de réplica.

En cuanto a la supuesta falta de titularidad, legitimidad, procedencia y existencia de los perjuicios demandados por la demandante que alega la demandada, la actora señala que dicha alegación tampoco tiene ningún asidero, ya que, como expuso y explicó en detalle en su demanda, este monto corresponde a la valorización de la mercadería siniestrada que sufrió los daños producto del congelamiento que experimentó durante el viaje de Londres a New York, constituyendo el monto de la pérdida reclamada que su representada denunció en su oportunidad con el correspondiente deducible ya aplicado y contemplado en la póliza respecto del 15%, teniendo presente las condiciones de la misma en relación a eventos ocasionados por cambios de temperatura, lo cual, asimismo, constató Montt Liquidadores en su informe de liquidación y, por tanto, no podría estar más claro que la pérdida reclamada se ajusta totalmente a los términos de la póliza y al propio ajuste que realizó el liquidador para determinar a cuánto ascendía el monto a indemnizar por la compañía de seguros en caso de hacerse efectiva la cobertura.

Finalmente, en cuanto al rechazo de la solicitud de intereses y reajustes, la demandante expresa que la controversia sobre la procedencia de los mismos que Southbridge intenta plantear tampoco puede prosperar toda vez que tratándose el pago del siniestro reclamado en la demanda, de una obligación de dar que la compañía de seguros debe cumplir, los intereses y reajustes deben aplicarse en la suma solicitada según lo previsto en el artículo 1559 del Código Civil, por el sólo hecho de que la aseguradora se ha constituido en mora en el pago de este monto al no haber accedido dar cobertura del siniestro por las antojadizas e improcedentes razones que ha esgrimido en su escrito de contestación.

Que, a fojas 199 y siguientes de autos, la demandante complementando su escrito de réplica, respecto de los avisos de viaje, señala que la póliza de autos no contenía ninguna cláusula que haya obligado a su parte a informar de los viajes y que la costumbre entre las partes era que los viajes se informaban trimestralmente y con cargo a dichas declaraciones su parte pagaba la prima adicional pactada en la Póliza N°103794, agregando que un asegurado diligente debió haber establecido dicha obligación de información en la póliza.

En cuanto a las causas de los daños la actora manifiesta que los perjuicios que sufrieron las frutas embarcadas se debieron exclusivamente a daño provocado por congelamiento.

La demandante finaliza su presentación indicando que el interés asegurable interviene de manera preponderante en el caso de autos y es conforme a dicho interés que deben ser interpretadas las cláusulas y condiciones de la póliza.

CUARTO: A fojas 204 y siguientes, la demandada evacua la dúplica en los términos que se señalan a continuación.

Primeramente, ratifica en todas sus partes lo expuesto en la contestación de la demanda presentada el 29 de diciembre de 2020, tanto en los hechos como en el derecho. Seguidamente sostiene que al examinar el escrito de réplica y su complementación, es posible apreciar que reitera lo ya dicho en la demanda y controvierte cada una de las excepciones, alegaciones y defensas opuestas por su representado en el escrito de contestación, sin embargo, en la página 2 del escrito de réplica, la parte demandante refiere que póliza emitida por Southbridge no fue firmada por Cherry, siendo un nuevo argumento que no fue alegado con anterioridad, es decir, ni al momento de impugnar la liquidación, en la solicitud de designación de árbitro ni al momento de interponer la demanda arbitral, realizando este argumento por las alegaciones que ha efectuado su parte al momento de contestar la demanda, lo anterior, incluso atentando al principio de la buena fe que deben respetar las partes no solo en la fase precontractual, sino que durante el contrato y al momento de ejecutarlo.

No obstante, lo anterior, expresa la demandada, interesa dejar en claro que Cherry Traders S.A. en su escrito de réplica ratificó de manera íntegra su demanda, en consecuencia, no ha controvertido lo siguiente: Cherry Traders S.A. contrató con Southbridge Compañía de Seguros Generales S.A. un seguro de transporte marítimo, según da cuenta la demanda arbitral:

“Según consta de la copia de la póliza N° 103794 ...contrató ...un seguro de transporte marítimo” (página 2 de la demanda).

“...del contrato que se celebra (en este caso, se trata de una póliza de transporte marítimo)” (página 15 de la demanda).

“La póliza N° 103974 de Transporte Marítimo...” (página 19 de la demanda).

“Copia de Póliza de Transporte Marítimo N° 103794...” (página 33 de la demanda)

Los contenedores realizaron 2 viajes, un primer viaje de Ovalle-San Antonio, Chile, a London Gateway, Inglaterra al amparo del conocimiento de embarque N° SNG0270323 y un segundo viaje de London Gateway, Inglaterra, a New York- New Jersey, EEUU, según B/L (M) LPL091296/ DMCQFXSH004612.

En cuanto a la imperatividad de las normas que rigen al contrato de seguro, la demandada sostiene que en la réplica se reconoce expresamente que la Póliza N° 103794 es una póliza de transporte marítimo y que se paga una prima anual superior a 200 Unidades de Fomento, sin embargo, de manera errónea y acomodaticia, señala que sería aplicable el principio de la imperatividad de las normas del contrato de seguro contenida en el inciso 1° del artículo 542 del Código de Comercio, lo anterior fundado en que la póliza no fue suscrita por Cherry, faltando

de esta forma con uno de los requisitos para considerarla como un seguro de grandes riesgos.

La demandada reitera que desde que la parte demandante solicitó la designación de árbitro, en la demanda arbitral, así como en el escrito de réplica y su complementación, de manera reiterada ha afirmado que la Póliza N° 103794 es una póliza de transporte marítimo y en el escrito de réplica intenta de manera inaudita, afirmar que el contrato de seguro cuyo cumplimiento solicita en este juicio arbitral, se funda en un documento que no habría suscrito y respecto del cual no ha consentido, lo cual no revestiría mayor análisis, agregando que Cherry Traders S.A. al momento de contratar la Póliza de Transporte Marítimo fue asesorada por uno de los corredores más grande del mundo, esto es, AON Risk Services (Chile) S.A., por lo que se encontraba en claro conocimiento de las cláusulas y coberturas aplicables a este contrato.

La demandada cita al autor don Osvaldo Contreras S., que en su libro “Derecho de Seguros”, expresa: *“La norma chilena adopta dos criterios para la calificación de los grandes riesgos:*

En primer lugar, los define por la rama a la cual pertenecen: se consideran de grandes riesgos, los seguros de transporte (de cualquier tipo, terrestres, marítimos o aéreos) y los de casco marítimo y aéreo.

En segundo lugar, constituyen seguros de grandes riesgos, independientemente de la rama a la que pertenezcan. los seguros que cumplan copulativamente las siguientes condiciones:

- *Que el asegurado y beneficiario sean personas jurídicas;*
- *Que el monto de la prima anual no sea inferior a 200 unidades de fomento;*
- *Que ambas partes firmen la póliza.”* (p. 120-121)

En consecuencia, expone la demandada y siguiendo el razonamiento del autor antes citado: *“...en Chile se encuentran liberados de la regulación protectora de los asegurados, aparte de los seguros de transporte (de cualquier tipo, terrestres, marítimos, aéreos) y los de casco marítimo y aéreo, que quedan excluidos todos de dicha protección, siempre, por la sola consideración de la materia”.*

La demandada indica que en los seguros de grandes riesgos, al no ser aplicable la imperatividad de las normas, se rige por el principio de la autonomía de la voluntad y dado lo anterior, la regla de interpretación del contrato de seguro contenida en el artículo 3 letra e) del DFL N° 251 del año 1931 es aplicable a los contratos de seguro celebrado sobre la base de modelos depositados y la Póliza N° 103794 es una póliza de transporte marítimo, que fue contratada por Cherry, con la asesoría de un Corredor de Seguros, y, en consecuencia, es plenamente aplicable el inciso 2° del artículo 543 del Código de Comercio, en consecuencia, la póliza del caso sub lite es de aquellas de libre contratación o libre pacto, por lo que rige

plenamente el principio de la autonomía de la voluntad. Como corolario de lo anterior, indica la demandada, fue la propia parte demandante quien ha acompañado la póliza, reconociendo su existencia, características y efectos, y, por ende, no puede venir a desconocer ahora que la misma no ha sido firmada por su representada.

Respecto de este punto, manifiesta la demandada que los textos depositados y el rol del regulador de seguros, con el objeto de establecer el marco jurídico mínimo -en materias de contratos de seguros- que permitiere atender a la realidad del mercado, la Superintendencia -hoy Comisión para el Mercado Financiero- dictó la Norma de Carácter General N° 124, de 22 de noviembre de 2001, que posteriormente - con las modificaciones introducidas al contrato de seguros por la ley 20.667 de mayo de 2013- fue derogada y reemplazada por la Norma de Carácter General N° 349 de 2013, añadiendo que la referida norma describe el contenido de las disposiciones mínimas que deben tener los modelos de pólizas para ser incorporados al depósito, específicamente orientadas a que el contenido de la póliza esté redactado en forma clara y entendible para su adecuada comprensión por los asegurados. A su turno, la Comisión para el Mercado Financiero podrá prohibir la utilización de un modelo de póliza o cláusula cuando, a su juicio, su texto no cumpla con los requisitos de legalidad y claridad en su redacción, o con las disposiciones mínimas señaladas en la ley. La demandada agrega que, de la normativa citada, se concluye que el depósito de una póliza en la Comisión para el Mercado Financiero no implica una aprobación de la autoridad al contenido de la misma. El efecto del depósito, indica la demandada, es la publicidad que el Organismo fiscalizador debe otorgar al contenido de las pólizas depositadas, constituye pues, sólo una formalidad habilitante establecida en la ley.

En relación a que el siniestro carece de cobertura por no reunirse los presupuestos de la póliza, la demandada afirma que la parte demandante en su escrito de réplica señala que el siniestro tiene cobertura en base a la prevalencia del interés asegurable sobre las mercaderías, el que nunca cesó y se mantuvo inalterable hasta que las mercaderías llegaron a Nueva York, fundamentando lo anterior en que la cláusula de “Trayecto Asegurado” no tendría limitación espacial alguna (página 5 de la réplica), debiendo haberse aplicado esta cláusula y no la Cláusula de “Alimentos Congelados/Refrigerados”, todo en virtud de la imperatividad de las normas del contrato de seguro. La demandada afirma en primer lugar, que parece un tanto curiosa la interpretación que la parte demandante ha dado a la “Cláusula de Trayecto Asegurado”, toda vez que según ha referido, no tendría limitación espacial alguna. En segundo lugar, sostiene que, al tratarse de una póliza de transporte marítimo, no es aplicable la imperatividad de las normas. En tercer lugar, indica que, en cuanto a la cobertura de la póliza, se señala

expresamente que el tránsito asegurado es el original o inicial informado, por lo tanto, no cubre triangulaciones o reexpediciones y así lo establece la cláusula 8.2 de la Cláusula del Instituto para Alimentos Congelados/Refrigerados, no habiendo fluctuaciones de temperatura durante el trayecto asegurado, esto es, desde Chile a Inglaterra, por lo que no hubo siniestro.

En referencia a la inexistencia del incumplimiento contractual de Southbridge, la demandada indica que su representada ha cumplido todas las obligaciones referentes al contrato de seguro, con aplicación estricta a las coberturas acordadas en virtud de la autonomía de la voluntad y los hechos alegados por la demandante ocurrieron al momento de no encontrarse cubierta la carga, por haber sido reexportada a un nuevo destino, distinto del asegurado.

En cuanto a los viajes, la demandada expresa que la demandante en su escrito de complementación de réplica alega que la Póliza N° 103749 no contiene ninguna cláusula que haya obligado informar los viajes, señalando la demandada que lo cierto es que, la póliza de transporte marítimo solo aseguraba la mercancía en el tránsito asegurado, es decir, el original o inicial informado, y no cubre reexpediciones y, en consecuencia, quien ha incumplido las obligaciones contractuales, es precisamente Cherry, quien infringió el artículo 524 numeral 1° y 5° del Código de Comercio, al no informar que la mercadería realizaría un segundo viaje.

Respecto a la causa de los daños, la demandada refiere que en el escrito de complementación de réplica, Cherry alega que los daños a la mercadería sólo fueron producto del congelamiento durante su viaje, sin embargo, la demandada manifiesta que, durante el viaje asegurado, la mercadería no sufrió ningún inconveniente con la temperatura. No obstante, lo anterior, en el segundo viaje (no asegurado), afirma la demandada, los daños se produjeron por el congelamiento de los productos y por el lapso de tiempo transcurrido entre el viaje asegurado y el segundo viaje, en el cual transcurrieron alrededor de 79 días de puerta a puerta, tiempo muy extenso para este tipo de producto.

Finalmente, la demanda reitera que Southbridge controvierte expresamente lo pedido tanto en su existencia, naturaleza y monto.

QUINTO Agotada la etapa de discusión, la causa fue recibida a prueba mediante resolución a fojas 218 de autos, la cual fue complementada mediante resolución 241 y siguientes de autos.

SEXTO: Que, para acreditar los fundamentos de su pretensión, la actora rindió prueba documental en el otrosí de su demanda de fojas 137 y siguientes de autos, consistente en:

- 1.- Copia de Póliza de transporte marítimo N° 103794, emitida por Southbridge Compañía de Seguros Generales S.A.
- 2.- Copia de Cláusula del Instituto para Alimentos Congelados/Refrigerados CL 422 1/3/2017, en su versión en inglés.

Que, a fojas 258 de autos, la demandante acompañó documento consistente en Informe Técnico de don Gonzalo Vargas C., de fecha 29 de junio de 2020.

Que, a fojas 299 y siguientes de autos la demandante acompañó la siguiente prueba documental:

- 1.- Copia de Informe de Liquidación N° TMEX-19- SCL-4197 emitido por Montt Liquidadores de Seguros Ltda. respecto del siniestro N° 636759.
- 2.- Carta de fecha 30 de enero de 2020 emitida por don Jorge Montt González, Gerente General de Montt Liquidadores de Seguros Ltda., a don Cristian F. Silva Dimmistein de Cherry Traders.
- 3.- Copia de Conocimiento de Embarque (Bill of Lading) N° SNGO27O323 emitido por la compañía naviera CMA CGM con fecha 23 de agosto de 2019 respecto de los contenedores CGMU4957550, TGHUZ9951672 y APRU5800023.
- 4.- Factura PRO-FORMA N° 710, emitida con fecha 7 de octubre de 2019 por Cherry Traders S.A. a nombre de la empresa Tom Lange Company International Inc.
- 5.- Copia de Waybill N° DMCQFXSH004612, emitido con fecha 30 de octubre de 2019, por Damco UK Limited.
- 6.- Conocimiento de Embarque (Bill of Lading) N° LPL0912960, emitido con fecha 24 de octubre de 2019 por CMA CGM.

Que, a fojas 366 y siguientes de autos, la demandante acompañó la siguiente prueba documental:

- 1.- Correo electrónico de fecha 27 de enero de 2020, de Cristián Silva (cristianf.silva@cherrytraders.cl) al correo electrónico de administración de Montt Liquidadores de Seguros Ltda., con copia a jmarrero@monttliquidadores.cl; Génesis Sosa; lfumei@monttliquidadores.cl; Álvaro Rodríguez; Estela Mondaca; José Zabala; y Rodrigo Arana. Asunto: "RE: DESPACHO INFORME DE LIQUIDACION SINIESTRO 636759 REFERENCIA MLS 4197."
- 2.- Correo electrónico enviado con fecha 8 de abril de 2019 de Cristian Silva (cristianf.silva@cherrytraders.cl) a Chris Smith (chris.smith@ipl-ltd.com), con copia a Miguel Perez (miguel.perez@ipl-ltd.com) y Rodrigo Arana (rarana@cherrytraders.cl). Asunto: "Re: Supply Agreement."
- 3.- Correo electrónico enviado con fecha 6 de diciembre de 2019 de Cristian Silva (cristianf.silva@cherrytraders.cl) a Rebecca Bird (rebecca.bird@maersk.com), con copia a Michelle Ablett (michelle.ablett@damco.com) Susan Hayter (susan.hayter@damco.com), David

Ignacio Pena (david.pena@damco.com) y Rodrigo Arana (rarana@cherrytraders.cl)
Asunto: Re: "CLAIMS - CONT - CHERRY TRADERS - UK - USA."

4.- Correo electrónico enviado con fecha 8 de octubre de 2019 por don Ricardo Andrade de Cherry Traders (ricardo@cherrytraders.cl) a Esteban Díaz San Martín de la empresa Damco. Asunto: "FACTURA".

Seguidamente, a fojas 415 y siguientes de autos, la demandante acompañó los siguientes documentos:

- 1.- Copia de páginas 168 a 172 del libro "Derecho de Seguros - Parte General" de los autores don Claudio Barroilhet Acevedo y don Robert Angelbeck Silva, Editorial Librotecnia.
- 2.- Copia de páginas 133 a 140 del libro "Derecho de Seguros" del autor don Osvaldo Contreras Strauch, Editorial Thomson Reuters, Cuarta Edición.
- 3.- Copia de páginas 255 a 263 del libro "Derecho de Seguros" de autor don Osvaldo Contreras Strauch, Editorial Thomson Reuters, Cuarta Edición.
- 4.- Norma de Carácter General N° 349, de fecha 26 de julio de 2013. Ref: "Establece normas relativas al depósito de pólizas y disposiciones mínimas de las pólizas de seguros. Deroga Norma de Carácter General N° 124, de 2001", emitida por la Superintendencia de Valores y Seguros (hoy Comisión para el Mercado Financiero).
- 5.- Copia de páginas 72 y 73 del libro "Contratos de Exportación - Entre Productores y Exportadores de Fruta" de Manuel Vargas Vargas, Editorial Jurídica de Chile.

Finalmente, la actora en su escrito de fojas 493 y siguientes, acompañó la siguiente prueba documental:

- 1.- Copia de contrato "Supply Agreement (Produce) IPL International Procurement & Logistics" en idioma inglés, firmado con fecha 8 de abril de 2019 por don Cristián Silva Dimmistein, representante legal de Cherry Traders S.A.
- 2.- Traducción libre al idioma castellano del documento acompañado en el número anterior bajo el nombre "Acuerdo de Suministro (Productos) IPL International Procurement & Logistics", firmado con fecha 8 de abril de 2019 por don Cristián Silva Dimmistein, representante legal de Cherry Traders S.A.
- 3.- Copia de escritura pública de Constitución de la Sociedad Cherry Traders S.A., de fecha 30 de septiembre de 2009, suscrita ante don Juan Francisco Álamos Ovejero, Notario Suplente de la 45ª Notaría de Santiago de don René Benavente Cash, anotada bajo su Repertorio N° 33.276-2009.
- 4.- Copia de escritura pública denominada "Acta Sesión de Directorio "Cherry Traders S.A.", de fecha 7 de octubre de 2009, suscrita ante don Juan Francisco Álamos Ovejero, Notario Suplente de la 45ª Notaría de Santiago de don René Benavente Cash, anotada bajo su Repertorio N° 34.024-2009.

- 5.- Certificado de vigencia de la sociedad Cherry Traders S.A., emitido por el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, con fecha 20 de diciembre de 2021.
- 6.- Carta de don William Weyland, vicepresidente de la empresa Seven Seas, suscrita y firmada con fecha 26 de junio de 2020, ante la Notario doña Fátima Ramírez, Notario Público del Estado de New Jersey, Estados Unidos. Asunto: “Frozen Murcott Mandarins APRU 5800023, CGMU 4957550 y TGHU 9951672”.
- 7.- Traducción libre al idioma castellano del documento acompañado en el número anterior, correspondiente a carta de don William Weyland, vicepresidente de la empresa Seven Seas, suscrita y firmada con fecha 26 de junio de 2020, ante la Notario doña Fátima Ramírez, Notario Público del Estado de New Jersey, Estados Unidos. Asunto: “Mandarinas congeladas de Murcott APRU 5800023, CGMU 4957550 y TGHU 9951672”.
- 8.- Copia de páginas 97 a 109 del libro “ICC Guide to Incoterms 2010” del autor Jan Ramberg.
- 9.- Traducción libre al idioma castellano del documento acompañado en el número anterior, correspondiente a la copia de páginas 97 a 109 del libro “ICC Guide to Incoterms 2010” del autor Jan Ramberg.

SÉPTIMO: Que, a fojas 504 y siguiente de autos, se desarrolló la audiencia de percepción documental solicitada por la parte demandante. Se exhibieron los siguientes documentos:

- 1.- Correo electrónico de fecha 27 de enero de 2020, emanado de don Cristian Silva y dirigido a Administración Montt Liquidadores de Seguros.
- 2.- Correo electrónico de fecha 8 de abril de 2019, emanado de don Cristian Silva y dirigido a don Chris Smith, con copia a don Miguel Pérez, que incluye 2 documentos adjuntos.
- 3.- Correo electrónico de fecha 6 de diciembre de 2019, emanado de don Cristian Silva y dirigido a Rebecca Bird, con copia a Michelle Ablett y otros, que incluye 3 documentos Excel, 11 documentos PDF y una carpeta ZIP que contiene imágenes y archivos.
- 4.- Correo electrónico de fecha 8 de octubre de 2019, emanado de don Ricardo Andrade y dirigido a don Esteban Díaz San Martín.

OCTAVO: Que, a fojas 501 y siguientes de autos se rindió prueba testimonial de la parte demandante, consistente en la declaración del testigo don Gonzalo Javier Vargas Carranza, quien legalmente examinado y sin tacha declaró al punto tercero de la interlocutoria de prueba.

El testigo en síntesis expuso que la primera prueba fue el informe de la recepción de frutas en destino, por medio del inspector de fruta en el frigorífico, el cual fue lapidario, destacando el daño por frío que fue expuesta la fruta en el tránsito, desde Londres hasta el puerto de Nueva York. Agrega que este informe presentaba fotos y el control de calidad hecho a las mandarinas que presentaban congelamiento, quemadura de la piel, y deshidratación de la pulpa, indicando que, al leer este informe y comprobar que el nivel de pudrición en los tres contenedores se movía entre 1-3%, lo que respaldaba que la causa principal del daño en la fruta había sido el transporte a menos cuatro grados Celsius, siendo que la temperatura usada es de cuatro grados Celsius, afectando la totalidad de la mandarinas. El testigo al punto agrega que la mandarina W. Murcott, también llamada Nadorcott, se destaca por la mayor postcosecha frente a otras variedades, pudiendo durar más de tres meses en un ambiente refrigerado sin presentar grandes problemas pudrición y deshidratación y en esta ocasión el daño por congelamiento no permitió expresar ninguna otra anomalía ya que a menos cuatro grados Celsius la respiración celular se frena impidiendo el avance los microorganismos y la maduración de la fruta. Por esta razón, el congelamiento de la fruta termino enmascarando cualquier deterioro que podría haber sufrido la fruta en algún grado.

Repreguntado el testigo reconoce como suyo y de su autoría el informe que se le exhibe en dicho acto y que fue acompañado a fojas 256 del tomo 1 del presente proceso. Asimismo, el testigo indica que tuvo a la vista, para preparar su informe, el documento denominado Preliminary Report of Survey elaborado por DP Survey Group N.V, el cual se le exhibe en el acto. El testigo repreguntado indica que la exportación de la fruta conlleva la evolución de la condición de la misma, al viajar en atmosfera modificada, por lo que, la pudrición de uno a tres por ciento es considerada mínima dentro de lo que podría esperarse en dicha especie. Repreguntado el testigo afirma que el daño evidenciado en la carga de mandarinas se debe exclusivamente a congelamiento, anulándose la expresión de otros defectos que alteran la condición de la fruta.

Contrainterrogado el testigo indica que no revisó personalmente la carga y que su informe está basado en la inspección en destino realizada por la empresa DPS en Nueva York, el cual presentaba las temperaturas registradas por los tres contenedores durante el viaje y además fotos de la fruta al arribo con el daño de frío categórico en la piel, agregando que el informe hace precisión en detectar un mayor daño en las cajas ubicadas en la base del pallet, ya que el aire frío es más denso y se acumula en la zona baja del contenedor. Consultado el testigo respecto al origen de la fruta embarcada señala que la fruta fue originada en Ovalle, en el predio de Agrícola Quilicura y embalada en su propio packing con destino a Londres y luego por razones comerciales fue redireccionada a la costa este de Estados Unidos.

Contrainterrogado el testigo respecto a la temperatura con la cual viajó la fruta de Chile a Londres, el testigo afirma que no se presentaron esos antecedentes, pero sí la fruta hubiese llegado en mal estado a Londres no habría tenido opción de buscar otro mercado y habría sido rematada en el primer puerto de destino.

NOVENO: Que, por su parte, la demandada rindió prueba documental a fojas 363 y siguientes de autos, acompañando los siguientes documentos:

- 1.- Póliza de Transporte Marítimo N° 103794, emitida por su representada, con vigencia desde el 31 de mayo de 2019 al 31 de mayo de 2020.
- 2.- Informe de Liquidación N° TMEX-19-SCL-4197, Transporte Marítimo Exportación, asegurador Southbridge Compañía de Seguros Generales S.A., Sinistro N° 636759, emitido por Montt Liquidadores de Seguros Ltda.
- 3.- Copia de correo electrónico de fecha 27 de enero de 2020, enviado por don Cristian Silva para la Administración de Montt Liquidadores de Seguros, en virtud de la cual rechaza e impugna el Informe recibido con fecha 27 de enero de 2020.
- 4.- Respuesta a Impugnación Sinistro N° 636759, Póliza 103794, emitida por Jorge Montt González, Gerente General de Montt Liquidadores de Seguros Ltda., de fecha 30 de enero de 2020, enviada a don Cristian F. Silva Dimmistein.
5. Documentos relativos al viaje de Chile a Inglaterra:
 - a) Factura de Exportación Electrónica N° 1504, de fecha 23 de agosto de 2019.
 - b) Factura de Exportación Electrónica N° 1505, de fecha 23 de agosto de 2019.
 - c) Factura de Exportación Electrónica N° 1506, de fecha 23 de agosto de 2019.
 - d) Draft Waybill Non Negotiable Voyage N° 0WC3WN1MA, Waybill N° SNG0270323, emitido por CMA CGM, respecto de Cherry Traders S.A., de fecha 23 de agosto de 2019.
 - e) Certificado Fitosanitario N° 1671540, emitido por el SAG, de fecha 26 de agosto de 2019.
 - f) Certificado de Origen N° 2200271098 de Chile con destino a United Kingdom.
6. Documentos relativos al viaje de Inglaterra a EEUU.
 - a) Proforma N° 710 de fecha 07 de octubre de 2019, emitida por la demandante.
 - b) Packing List.
 - c) Non negotiable Waybill N° DMCQFXSH004612, emitido por DAMCO, respecto de Cherry Traders.
 - d) Draft Bill of Lading N° LPL0912960, emitido por CMA CGM, respecto de DAMCO UK Limited.
 - e) Certificado Fitosanitario N° 1685299, emitido por el SAG.

- f) Copia de Correo electrónico emitido por don Ricardo Andrade ricardo@cherrytraders.cl, enviado con fecha 08 de octubre de 2019 a Esteban Díaz San Martín.
7. HDI Marine, de Damco USA INC, de fecha 08 de noviembre de 2019.
8. Copia de Cláusula del Instituto para Alimentos Congelados/refrigerados CL 422 1/3/2017, en su versión en inglés ("Frozen/Chilled Food Extensión Clauses")

DÉCIMO: Que, fojas 376 y siguientes de autos, la demandada rindió prueba testimonial consistente en la declaración del testigo don Jorge Aldo Montt González quien legalmente examinado y sin tacha declaró al segundo punto de la interlocutoria de prueba indicando que no se incumplieron las obligaciones de Southbridge, agregando que el asegurador tiene la obligación de indemnizar si el siniestro está cubierto conforme a los términos del contrato de seguros, pero si éste no está cubierto, no corresponde indemnización alguna, señalando que, en este caso, el siniestro no tenía cobertura y eso lo sabe por cuanto participó en la emisión o análisis del informe de liquidación. El testigo agrega que el caso de autos se trató de un embarque de Mandarinas que Cherry Traders exportó desde nuestro país hasta Inglaterra y ese viaje se encontraba asegurado y se realizó sin problemas. Posteriormente -añade el testigo- después del arribo de este cargamento a Inglaterra, aproximadamente un mes y medio, por una decisión de Cherry Traders esta carga fue reexpedida hacia Estados Unidos, iniciándose un viaje sin cobertura por parte de la póliza, la que había concluido al arribar a Inglaterra, por lo que, los daños se produjeron en el periodo en que el tránsito cubierto por la póliza ya había terminado, indicando que lo que declara lo sabe por cuanto participó en el análisis del Informe de Liquidación. El testigo continúa declarando e indicando que la exportación se realizó a fines de agosto de 2019, el arribo fue en Inglaterra a mediados de septiembre 2019, el despacho hacía Estados Unidos fue a fines de octubre 2019 y el arribo fue durante la primera quincena de noviembre 2019.

Repreguntado el testigo señala los documentos que tuvo a la vista al momento de efectuar su análisis, señalando que tuvo a la vista la factura, "conocimiento de embarque", lista de empaque; certificado de origen del viaje de Chile a Inglaterra y, además, documentos similares, pero no los mismos, porque era otro embarque, del viaje de Inglaterra a Estados Unidos. Consultado respecto a cómo determinó que la reexpedición se encontraba fuera de la cobertura el testigo señala que la póliza contratada entre asegurado y asegurador, establece que dentro de los riesgos cubiertos, se rigen por un condicionado general, en la Clausula CL422 del Instituto de Londres y en ellas se establece la cláusula de tránsito, indicándose las modalidades que determina el tránsito cubierto, a lo que consultado a cómo se determina el referido tránsito cubierto el testigo indica que se puede determinar de

varias formas, una de ellas al arribo de la bodega de destino, alguna otra bodega o almacenaje que no sea la del destino, a la expiración del arribo de la carga al puerto de destino sin que haya sido despachada y si cuando arriba al puerto de destino, las mercaderías son en un destino distinto, al momento de iniciarse ese nuevo tránsito, las coberturas concluyen. Repreguntado el testigo respecto a cómo sabe que el primer viaje terminó en septiembre de 2019, señala que por la información que se tuvo en un primer momento, tanto del asegurado como inspectores que se contrataron en Estados Unidos, para verificar el estado de la fruta y recopilar toda la información del rastreo, de las naves, contenedores y establecer las causas del daño, incluyendo estos que obedecían al problema del frío, del congelamiento de la mercadería y también a lo extenso del viaje, dado que las mercaderías tuvieron largo tiempo en Inglaterra antes de despacharse a Estados Unidos. Repreguntado señala que el daño no se produjo en un minuto específico, indicando que los daños se producen a contar del 18 de octubre 2019 y concluyen al momento en que arriban a las bodegas de los consignatarios en Estados Unidos, se produce la verificación de los mismos, agregando, repreguntado sobre el tránsito en qué ocurre lo declarado, señala que había ocurrido el tránsito cubierto por la póliza de seguros. Al testigo se le exhiben documentos acompañados por la demandada con fecha 20 diciembre de 2021, correspondiente al N° 2 denominado Informe de Liquidación y N° 4 correspondiente a la respuesta impugnación de siniestro informe de liquidación, reconociendo los documentos y que corresponden a informes de liquidación N2) y N4) corresponde a la respuesta impugnación. Finalmente, el testigo reconoce las firmas en los documentos reconocidos, indicando que hay una firma de un analista que trabajó con el testigo llamado Jesús Marero y está su firma, agregando que la respuesta a la impugnación es de su parte.

Contrainterrogado el testigo a fin que diga, de acuerdo al informe de liquidación exhibido recién por la demandada, en el acápite 10) del mismo, titulado análisis de la cobertura, el informe hace una descripción del trayecto asegurado establecido en la póliza y conforme a lo anterior, que aclare en que parte de la póliza se encuentra dicha descripción, el testigo manifiesta que la primera parte está en las condiciones particulares de la póliza. en las mismas condiciones particulares, establece que los riesgos corresponden a la cláusula alimentos congelados CL422. Consultado el testigo para que diga si sabe o entiende, qué es el interés asegurable en materia de derechos de seguros y en la afirmativa, que explique en que consiste este concepto, el testigo declara que es la relación lícita que existe entre el objeto que se asegura y quién lo asegura, de manera que quien asegura algo, tiene interés en que no ocurra un daño o una pérdida, dado que ello, implicaría un perjuicio financiero, agregando que, en el presente caso, la póliza establece efectivamente que se cubren las operaciones de transporte hasta que el riesgo y o el interés

asegurable del asegurado cese finalmente. El testigo continua su respuesta señalando que en las pólizas de transportes en general y ésta en particular, no otorgan tránsitos infinitos, por cuanto si un asegurado perdiera un contrato comercial, bastaría con que reexpidiera la carga las veces que fuera necesaria, hasta que se produjera un hecho siniestroso y finalmente reclamar al asegurador, dado esto, es que se establecen cláusulas de tránsito. en la póliza indica en sus indicaciones particulares, que el riesgo que pretende cubrir queda suscrito conforme a la CL de las cuales ya he hecho referencias y en esa cláusula se establece que la cobertura, concluye junto con el tránsito en los términos que he señalado. Contrainterrogado el testigo acerca de la razón o motivo por la cual el interés asegurable no está comprendido en el Informe de liquidación el testigo señala que no se vio necesario dado los argumentos expuestos en el informe y porque tampoco, se hizo referencia alguna a ese punto en la impugnación. Finalmente, consultado con el fin que aclare qué porcentaje de daños a la carga a que refiere en su informe, se debe a congelamiento, el testigo señala que no se establece por parte de los inspectores un porcentaje específico por lo que no podría en ese minuto referirse con exactitud.

DÉCIMO PRIMERO: Que, habiéndose concluido con la exposición y análisis de la etapa de discusión y de la etapa probatoria desarrollada por las partes en autos y con la finalidad de proceder a resolver la controversia materia de autos, este sentenciador –en primer término- de acuerdo a la interlocutoria de prueba que rola a fojas 218 de autos, que fue complementada por resolución de fojas 241 y siguientes de autos, le corresponde pronunciarse sobre el primer punto sustancial y controvertido de autos, esto es, “*Términos y condiciones del contrato de seguro de transporte marítimo suscrito entre las partes que da cuenta la póliza N° 103794*”.

Que, respecto a este punto, es procedente citar lo dispuesto en el artículo 512 del Código de Comercio que establece que: “*Por el contrato de seguro se transfieren al asegurador uno o más riesgos a cambio del pago de una prima, quedando éste obligado a indemnizar el daño que sufre el asegurado, o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones pactadas.*” Por su parte, el artículo 513 del citado cuerpo legal, nos entrega ciertas definiciones a propósito del contrato de seguros, señalando en su letra a) que: “*Asegurado: aquel a quien afecta el riesgo que se transfiere al asegurador.*”, seguidamente la letra b) nos indica que: “*Asegurador: el que toma de su cuenta el riesgo.*”, en la letra p) del citado artículo el cuerpo normativo dispone que: “*Póliza: el documento justificativo del seguro.*”, finalmente, respecto de este punto, la letra x) establece que: “*Siniestro: la ocurrencia del riesgo o evento dañoso contemplado en el contrato.*”

Que, así las cosas, la existencia de un contrato de seguro entre las partes de

autos no ha sido una cuestión debatida, sino más bien, sus términos y condiciones. Por lo tanto, del mérito de autos es posible concluir que entre Cherry Traders S.A. y Southbridge Compañía de Seguros Generales S.A., se celebró un contrato de seguro de transporte al amparo de la póliza N° 103794, en el cual Cherry Traders S.A. revestía la calidad de asegurado y Southbridge Compañía de Seguros Generales S.A. revestía la calidad de aseguradora.

De la póliza acompañada en autos y que rola a fojas 119 y siguientes, se desprende que la vigencia del contrato de seguros sería desde las 12 horas del día 31 de mayo de 2019, hasta las 12 horas del día 31 de mayo de 2020. La suma asegurada ascendería a USD 250.000.- (doscientos cincuenta mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica).

Respecto a los bienes asegurados la póliza establece que estos corresponden a: *“Bienes y/o mercaderías en general de cualquier clase y/o descripción propias y/o de terceros que se encuentren bajo custodia y/o control y/o responsabilidad, consistiendo principalmente en los siguientes bienes: - Fruta fresca.”*

Seguidamente la póliza establece el trayecto asegurado indicando: *“Exportaciones. Desde el momento en que las mercaderías son movidas por primera vez en el almacén para ser cargadas y comenzar su transporte en los depósitos del asegurado y/o terceros, y continua mientras el interés asegurado está en tránsito y/o almacén y/o hasta los depósitos de sus compradores/clientes en cualquier lugar del mundo vía cualquier puerto y/o aeropuerto y/o terrapuerto incluyendo transbordo si los hubiera, así como las operaciones de carga, descarga, estiba en buques, aviones o vehículos, y hasta que el riesgo y/o interés del Asegurado cese finalmente.”*

La póliza contempla los siguientes riesgos cubiertos:

- *“Cláusula del Instituto para alimentos congelados/refrigerados CL 422 1/3/2017*
- *Cláusula del instituto para Guerra CL385 01/01/2009*
- *Cláusulas de Huelgas del Instituto para alimentos congelados/refrigerados CL 424 1/3/2017*
- *Cláusula de Clasificación del Instituto CL 354 (1/1/2001)*
- *Cláusula exclusión de contaminación radioactiva, armas biológicas, químicas, bioquímicas y electromagnéticas del Instituto - CL 370 del 10/11/2003*
- *Cláusula exclusión de ataques cibernéticos del Instituto - CL 380 10/11/2003.*
- *Cláusula de terminación de tránsito (terrorismo) JC 2009/056*
- *Cláusula de Exclusión del Milenio (carga) JC97/077*
- *Cláusula de Responsabilidad Diversa LSW 1001*
- *Se excluye pérdida de mercado*

- Se excluye rechazo
- Se excluye infidelidad de empleados y desaparición misteriosa de la materia del seguro mientras este en almacenamiento
- Cláusula de Control de Siniestros”

Consecutivamente, la póliza detalla la Cláusula de Refrigeración “mal funcionamiento”, la Cláusula de retraso “Puerta a Puerta”, la Cláusula de protección de marca y la Cláusula de pérdida de mercado.

Asimismo, se establece en la póliza que el liquidador será Montt Liquidadores de Seguros Limitada, estableciéndose además que, el contrato de seguros se regirá e interpretará de acuerdo con la ley de Chile y que las partes se someten a la jurisdicción exclusiva de los tribunales de Chile.

Finalmente, en cuanto a los deducibles, se consagra que, para eventos ocasionados por cambios de temperatura, el deducible corresponderá a 15% de la pérdida con un mínimo de USD 1.000.- (mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica). Para pérdida de mercado, el deducible será el 20% del total del embarque y para demás eventos, será de un 10% de la pérdida con mínimo de USD 1.000.- (mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica).

De esta manera, han quedado establecidos los términos y condiciones para el contrato de seguros de autos, de acuerdo con el indicado punto de prueba, correspondiendo ahora, determinar si la demandada incumplió su obligación de indemnizar el siniestro denunciado por la actora.

DÉCIMO SEGUNDO: En este orden de ideas, corresponde a este sentenciador pronunciarse sobre el segundo hecho de la interlocutoria de prueba rolante a fojas 218 de autos, esto es: *“Efectividad que la demandada incumplió obligaciones del contrato de seguro de autos. Obligaciones incumplidas y hechos que lo acrediten”*.

Para resolver este punto, primero hay que estar a lo que dispone el artículo 529 de nuestro Código de Comercio, el cual establece las obligaciones del asegurador en un contrato de seguros al indicar que: *“Además de la contemplada en el artículo 519, el asegurador contrae las siguientes obligaciones:*

- 1) *Cuando el seguro fuere contratado en forma directa, sin intermediación de un corredor de seguros: prestar asesoría al asegurado, ofrecerle las coberturas más convenientes a sus necesidades e intereses, ilustrarlo sobre las condiciones del contrato y asistirlo durante toda la vigencia, modificación y renovación del contrato y al momento del siniestro. Cuando el seguro se contrate en esta forma, el asegurador será responsable de las infracciones, errores y omisiones cometidos y de los perjuicios causados a los asegurados.*
- 2) *Indemnizar el siniestro cubierto por la póliza.”*

La demandante en el caso de autos afirma que la compañía de seguros

demandada incumplió su obligación de indemnizar un siniestro que sufrió al amparo de la póliza analizada en el considerando anterior. A mayor abundamiento, la actora indica que, en virtud de un contrato de provisión de cítricos, de la variedad de mandarinas, suscrito entre su mandante y la empresa inglesa International Procurement & Logistics, para el periodo comprendido entre el 1° de agosto de 2019 al 31 de octubre de 2020, embarcó 4.165 cajas con mandarinas con destino al puerto de Londres, Inglaterra. Seguidamente, señala la actora que la mercadería fue expedida al destino indicado, mediante la naviera CMA CGM, a bordo de la motonave “Niagara”, arribando a su destino con fecha 19 de septiembre de 2019. Sin embargo, agrega, debido a dificultades en Inglaterra la carga fue reexpedida a New York de los Estados Unidos de Norteamérica, mediante la compañía naviera M/N Nordpacific, arribando a dicho puerto con fecha 6 de noviembre de 2019. Se señala que al arribar la mercadería y por un error en el seteo del contenedor, se fijó una temperatura de -4.5° Celsius en circunstancia que la mercadería debía ser transportada a +4,5° Celsius, por lo que ésta arribó con daños por congelación.

La actora señala que, previa denuncia del siniestro, se designó a Montt Liquidadores de Seguros Limitada para efectuar la liquidación del siniestro, determinando éstos que el daño en la mercadería transportada se debió por falta de debida diligencia del transportista marítimo quienes no se aseguraron que la carga se describiera adecuadamente para el transporte y quienes disminuyeron indebidamente el punto de ajuste de temperatura de los contenedores, lo que provocó que la mercadería fuera expuesta de manera prolongada a temperaturas extremadamente bajas. Sin embargo, los liquidadores indican que la póliza contratada cubría un viaje desde el lugar que los aseguradores definían y el cual concluía una vez que llegara a destino, que en este caso correspondía a la ciudad de Londres, Inglaterra, arribando en buenas condiciones a dicho puerto, indicando el informe de liquidación que, por razones unilaterales de los asegurados, éstos decidieron reexpedir la mercadería a la ciudad de Nueva York de los Estados Unidos de Norteamérica, y teniendo en cuenta que la póliza contratada indica en forma expresa que los riesgos cubiertos para cargas que requieren refrigeración se ampararán por la “Cláusula del Instituto para alimentos congelados/refrigerados CL 422 1/3/2017” que establece en su parte pertinente que si: *“las mercaderías tuvieran que ser reexpedidas a un destino distinto de aquel para el que fueron aseguradas, este seguro pese a subsistir subordinado a la terminación como se dispone en las Cláusulas 8.1.1 a 8.1.4 anteriores, no se extenderá más allá del comienzo del tránsito hacia dicho otro destino”*, los referidos liquidadores concluyeron que la póliza no admitía triangulaciones ni viajes adicionales al original, cubriendo el seguro solo el viaje de Chile a Inglaterra, y teniendo presente además que el daño

a la carga asegurada se produjo en el segundo trayecto desde Inglaterra a Estados Unidos, el informe de liquidación propone no indemnizar al asegurado.

La demandante, en conformidad con lo expuesto precedentemente sostiene que el siniestro se encontraba cubierto por la póliza, por cuanto, en ésta se establece expresamente en su página 2 la definición de “Trayecto Asegurado”, indicando que: *“Desde el momento en que las mercaderías son movidas por primera vez en el almacén para ser cargadas y comenzar su transporte en los depósitos del asegurado y/o de terceros, y continua mientras el interés asegurado está en tránsito y/o en almacén y/o hasta los depósitos de sus compradores/clientes en cualquier lugar del mundo vía puerto y/o aeropuerto y/o terrapuerto incluyendo transbordos si los hubiera, así como las operaciones de carga, descarga, estiba en buques, aviones y vehículos, y hasta que el riesgo y/o interés del Asegurado cese finalmente”*. En conformidad con la definición de “Trayecto Asegurado”, la demandante sostiene que la misma obliga a que el asegurador provea de cobertura hasta que el interés del asegurado cese finalmente, lo que sólo habría ocurrido cuando la mercancía arribó al puerto de Nueva York en los Estados Unidos de Norteamérica, estando, por tanto, cubierto por la póliza el siniestro.

Por su parte, la demandada al contestar su demanda, no negó los hechos como los indica la demandante en su libelo, sino más bien sostiene que, en este caso, no existió incumplimiento contractual de su parte, por cuanto, se rechazó la cobertura del siniestro conforme a la propia póliza contratada, al haber ocurrido el hecho denunciado durante un tránsito que no se encontraba asegurado, esto es, en el tránsito desde Londres, Inglaterra a Nueva York, Estados Unidos de Norteamérica, toda vez que la póliza cubría un viaje desde Chile a Inglaterra y no triangulaciones o reexpediciones de la mercadería transportada, esto conforme lo establecía la Cláusula del Instituto para Alimentos Congelados/Refrigerados CL 422 1/3/2017 y así lo establecieron correctamente los liquidadores de seguros en su informe final de liquidación, más -sostiene la demandada- si se tiene presente que la mercancía arribó a Inglaterra en perfectas condiciones.

DÉCIMO TERCERO: Que en atención a los hechos reconocidos en el proceso por las partes en sus escritos de discusión y lo asentado en los considerandos precedentes, deben tenerse como hechos acreditados en el proceso, los siguientes:

1. Que, entre las partes se celebró un contrato de seguro al amparo de la Póliza N° 103794, revistiendo la demandante la calidad de asegurado y la demandada de asegurador, el cual tendría una vigencia desde las 12 horas del día 31 de mayo de 2019 a las 12 horas del 31 de mayo de 2020, según los términos y condiciones indicados en el considerando décimo primero de

la presente sentencia, siendo los bienes asegurados fruta fresca y para el caso particular mandarinas.

2. Que, la mercancía asegurada fue expedida desde el puerto de San Antonio, Chile al puerto de Londres, Inglaterra, arribando a este último en buenas condiciones.
3. Que, la mercancía asegurada fue reexpedida desde el puerto de Londres, Inglaterra al puerto de Nueva York de los Estados Unidos de Norteamérica.
4. Que, la mercancía asegurada arribó al puerto de Nueva York de los Estados Unidos de Norteamérica con daños debido a congelamiento al haberse determinado incorrectamente la temperatura del contenedor en -4.5° Celsius.
5. Que, el informe de liquidación determinó que el siniestro no debía ser indemnizado por la compañía de seguros, al haberse producido el daño en un tramo no cubierto por la póliza.

DÉCIMO CUARTO: Que, así las cosas, en conformidad con los hechos establecidos en la presente sentencia y los medios de prueba analizados, la controversia en autos se sitúa en determinar si efectivamente el siniestro ocurrió en un tramo cubierto por la póliza contratada.

Como se ha indicado en esta sentencia, no es un hecho controvertido por las partes que el siniestro de autos ocurrió en el trayecto en que las mercaderías aseguradas fueron transportadas desde el puerto de Londres, Inglaterra al puerto de Nueva York de los Estados Unidos de Norteamérica, trayecto que correspondía a una reexpedición de la mercadería desde Londres, la cual había arribado desde su puerto de origen en San Antonio, Chile. Tampoco es un hecho controvertido que la mercadería transportada correspondía a frutas frescas, en particular, mandarinas y siendo una carga que requería refrigeración se debía aplicar, respecto de los riesgos cubiertos en la Póliza, la Cláusula del Instituto para Alimentos Congelados/Refrigerados CL 422 1/3/2017 que, tal como se indicó en los considerandos anteriores, no admitía reexpediciones o triangulaciones de la carga.

La demandante sostiene que dicha cláusula se encuentra en colisión con la cláusula del “Trayecto Asegurado”, por cuanto, dicha cláusula establece que la cobertura de la póliza prevalecerá hasta que el interés asegurable cese finalmente y este interés se mantenía vigente cuando ocurrió el siniestro en el segundo trayecto de Inglaterra a los Estados Unidos de Norteamérica.

Sin embargo, a criterio de este sentenciador, entre las cláusulas del “Trayecto Asegurado” y la cláusula de los “Riesgos Cubiertos” que señala a la Cláusula del Instituto para Alimentos Congelados/Refrigerados CL 422 1/3/2017, no existe tal colisión, por cuanto, la referida cláusula para alimentos congelados/refrigerados debe preferirse por sobre la cláusula del “Trayecto Asegurado”, por cuanto, dicha

cláusula hace referencia específica al tipo de carga transportada, esto es, carga que requiere refrigeración y en virtud de la naturaleza de dicha carga (fruta perecible) debe aplicarse la Cláusula del Instituto para Alimentos Congelados/refrigerados. A mayor abundamiento, el hecho de haberse reexpedido una mercadería que por su naturaleza tiene una duración útil determinada implica un incremento de los riesgos, dado que, por una parte, implica un periodo de tránsito mayor y, por otra parte, implica someter a la carga a un nuevo embarque y lo que conllevó en este caso que el transportista marítimo en el trayecto de Inglaterra a Estados Unidos de Norteamérica fijara un valor incorrecto en cuanto a la temperatura que debía ser transportada la carga, fijando una temperatura de -4,5° Celsius en circunstancia que la mercadería debía ser transportada a +4.5° Celsius.

Ahora bien, la actora sostiene que ante esta colisión de cláusulas debe, en virtud del artículo 542 del Código de Comercio que establece la imperatividad de las normas del contrato de seguro, entenderse como válidas las cláusulas contractuales que sean más beneficiosas para el asegurado o el beneficiario, por cuanto, en la póliza de autos, las condiciones generales que establecen la Cláusula del Instituto para alimentos congelados/refrigerados se opone a las normas nacionales sobre contrato de seguros y al haberse empleado dicha cláusula para fundamentar el rechazo de la cobertura implicó que la póliza de autos fue mal interpretada.

Sin embargo, a criterio de este sentenciador dicha imperatividad no puede ser aplicada en la póliza de autos, por cuanto, el artículo 542 inciso segundo de nuestro Código de Comercio establece que se exceptúan de la imperatividad de las normas que rigen el contrato de seguros, los contratos en que tanto el asegurado como el beneficiario sean personas jurídicas y el monto de la prima anual sea superior a 200 Unidades de Fomento y, quedan, asimismo, excluidos de la imperatividad, los seguros de transporte marítimo, entre otros. En el caso de autos, no es un hecho controvertido que el asegurado es una persona jurídica, a saber, Cherry Traders S.A. y que la prima anual es superior a los mencionados 200 Unidades de Fomento, incluso más, el seguro contratado correspondía específicamente a un transporte marítimo, por lo que, en conformidad a la citada norma del artículo 542 del Código de Comercio, no resulta aplicable a la póliza de autos, la imperatividad de las normas del contrato de seguro. Ahora bien, la demandante sostiene que dicha excepción contemplada en el inciso segundo del artículo 542 del Código de Comercio no se puede aplicar en autos, por cuanto, su parte no habría firmado la póliza. Sin embargo, a criterio de este sentenciador, dicha alegación no puede ser acogida, por cuanto, el fundamento de la demanda de la actora es precisamente la póliza que dice no haber suscrito y que sustenta su demanda de cumplimiento de contrato, por lo que no puede desconocer los alcances y efectos de la citada póliza sólo para efectos de que no sea aplicable la

excepción a la imperatividad de los normas en materia de contrato de seguros, pero si sean aplicables otros efectos y alcances de la citada póliza.

Así las cosas, no siendo aplicable la imperatividad de las normas del contrato de seguro para la póliza de autos, resulta plenamente procedente aplicar la Cláusula del Instituto para alimentos congelados/refrigerados que establecía que la cobertura contratada para la mercancía porteadada sólo cubría el tránsito original desde Chile a Inglaterra, tránsito en que no ocurrió ningún siniestro, llegando las mercaderías en óptimas condiciones al puerto de Londres.

En virtud de lo relacionado y teniendo especialmente presente lo dispuesto en el numeral 2° del artículo 529 del Código de Comercio, que establece la obligación del asegurador de indemnizar los siniestros cubiertos por la póliza contratada y no habiendo ocurrido siniestro alguno durante el tránsito asegurado, no corresponde que la compañía de seguros indemnizara el siniestro denunciado por la actora y, por lo mismo, no existe incumplimiento imputable a la demandada en el contrato de seguros de autos, por lo que, consecuentemente, la demanda debe ser rechazada en todas sus partes.

DÉCIMO QUINTO: Que, habiéndose desestimado la demanda por no existir incumplimiento contractual por parte de la demandada, se hace innecesario valorar el resto de la actividad probatoria. Por otro lado, la demás prueba rendida y que no se pondera en nada altera las conclusiones a las que se ha arribado en la presente sentencia y la convicción que este sentenciador se ha formado.

Por tanto, de conformidad con lo expuesto en los considerandos anteriores y el mérito de lo dispuesto por los artículos 628 y siguientes del Código de Procedimiento Civil; 512 y siguientes del Código de Comercio y, especialmente, el artículo 543 de este último cuerpo legal en cuanto, en su numeral cuarto, otorga a este sentenciador la facultad de apreciar la prueba de acuerdo con las normas de la sana crítica, resuelvo:

1°) Que, no ha lugar a las objeciones formuladas por la demandante y demandada, tal como se indicó en lo relativo a las objeciones de documentos en el cuerpo de esta sentencia.

2°) Que, no ha lugar a la demanda de cumplimiento de contrato de seguros deducida en lo principal de su escrito de fojas 137 y siguientes por Cherry Traders S.A. en contra de Southbridge Compañía de Seguros Generales S.A.

3°) Que, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 144 del Código de Procedimiento Civil, no se condena a la demandante al pago de las costas de la

causa, no obstante haber sido totalmente vencida, por estimar el Juez Árbitro que tuvo motivos plausibles para litigar.

RICARDO ABUAUAD DAGACH
JUEZ ÁRBITRO

MARCELO REYES POZO
ACTUARIO

Cherry Traders S.A. con Southbridge Compañía de Seguros Generales S.A. Rol 9247-2020