

**“Autos Arbitrales Empresa de Transporte Terrestre Transpacific Ltda. con Liberty Compañía de Seguros Generales”**

**ROL N° 3401-2013**

**En Santiago, a viernes veintidós de agosto de dos mil catorce.**

**VISTOS:**

A fojas 26 y siguientes, comparece don Benjamín Pupkin Rutman, abogado, en representación, de la sociedad Empresa de Transporte Terrestre Transpacific Ltda., todos domiciliados en calle Morandé 970, 5 piso, Santiago, interponiendo demanda de cumplimiento de póliza de seguro de transporte terrestre de carga en contra de la empresa **Liberty Compañía de Seguros Generales S.A.**, sociedad del giro de su denominación, representada por don Oscar Huerta Herrera, solicitando que en definitiva se declare que esta última deberá pagar la suma de UF 2.188,55.- por la pérdida de la mercadería siniestrada y la suma de UF 293,85.- por el daño sufrido por el casco contenedor en que iba la misma, en su equivalente en pesos a la fecha de pago efectivo, todo ello más intereses desde la mora y las costas de la causa.

Funda su demanda señalando que el día viernes 31 de agosto de 2012, justamente en un transporte de carga terrestre a cargo de Transpacific Ltda. alrededor de las 16:00 horas a la altura del kilómetro 812 de la Ruta 5 Sur, cerca de la localidad de Máfil, un camión de dicha empresa conducido por don Claudio Godoy Escobar, se dirigía desde la ciudad de Puerto Montt hasta el Puerto de San Vicente con la finalidad de entregar una carga de 22.000 Kg. de trucha congelada que era transportada al interior de un container que a su vez era llevado sobre un semirremolque marca Tremac patente JC-1472.

Agrega que de acuerdo a la versión del conductor plasmada luego en el parte policial de la Sub-Comisaría de Carabineros de Lanco, Tenencia de Máfil, el vehículo tuvo que realizar una maniobra de esquivar de un vehículo que intempestivamente ingresó a la carretera, situación que provocó la torsión del semirremolque, lo que a su vez provocó que el vehículo impactara con el segundo eje del sistema de tracción lateral derecho de su estructura con una barrera de contención, produciéndose el desprendimiento y posterior volcamiento del contenedor que llevaba sobre él, el cual rodó un par de veces por la faja adyacente a la carretera, hasta impactar con un árbol que había en el sector,

quedando prácticamente desintegrado y con parte de su cargamento expuesta al medio ambiente y severamente dañado.

Expresa que la carretera por donde transitaba el camión no presentaba imperfecciones, baches, zonas de reparaciones, desniveles ni fracturas, que son las únicas razones por las que el seguro podría fundamentar la exclusión del seguro, sino que muy por el contrario, la carretera se encontraba en buenas condiciones de mantención y conservación. El conductor poseía su licencia al día y estaba en buenas condiciones de salud sin rastro alguno de intemperancia alcohólica conforme lo consigna el ya mencionado parte policial.

Manifiesta que producto del accidente, resultó totalmente dañada la mercadería transportada consistente en 22.000 kg. de salmón de exportación tipo trucha HG congelado Premium, distribuidos en 880 cajas al interior del contenedor refrigerado SUDU506236-5, valorada en UF 2.549,77.- y conjuntamente con la pérdida de la mercadería resultó dañado el contenedor que las transportaba, el que fue declarado pérdida total, cuyo valor asciende a UF. 293,85.-

Respecto de la póliza de seguro contratada con la demandada señala que es la Póliza de Transporte de Carga, inscrita en el Registro de Pólizas bajo el Código Pol 191045 que fija las condiciones restringidas y la Póliza Particular es la N° 16008878 ITEM 10, cuya fecha de vigencia va del 4 de diciembre de 2011 al 4 de diciembre de 2012, período en el cual se produjo el siniestro materia de autos.

Por su parte, el informe del liquidador se limitó a señalar que no procede dar cobertura al siniestro denunciado porque estima que no se configura ninguno de los riesgos cubiertos por la póliza, esto es, que el siniestro no se produjo en virtud de un choque, colisión o volcamiento, basado en que el remolque no presentaría rastros de haber sufrido daños en su exterior producto de una colisión, choque, volcamiento o impacto con objetos externos.

Arguye también que el primer gran yerro radica en que contrariamente a lo que supone el liquidador, el semirremolque sí presentaba daños en su exterior, deformaciones, descuadraturas y constancia de roces, propios de un impacto y rozamiento con objetos externos, circunstancia que fue advertida y constatada por los propios oficiales de

Carabineros que concurrieron al sitio del accidente al consignar que el semirremolque ppu JC-1472 presentaba una torcedura en la parte posterior de su chasis.

El segundo gran yerro que exponen radica en que sin perjuicio de lo que haya sucedido con el semirremolque es condición suficiente para que opere el seguro la circunstancia de que el casco contenedor que iba sobre el mismo, se haya desprendido del semirremolque, volcando y chocando contra un árbol terminando con la mercadería expuesta y completamente dañada. Es el propio informe el que da por establecido que el accidente se produjo por una maniobra imprudente de un tercer vehículo que obligó al camión de Transpacific a efectuar una maniobra de esquivar, la que finalmente provocó que este chocara con la barrera de contención, produciéndose el descarrilamiento y posterior volcamiento del contenedor.

En cuanto a los perjuicios, indica que el contenedor resultó totalmente dañado así como la mercadería que iba en su interior y al respecto el Informe del Liquidador de Seguros es sumamente claro en precisar cuál fue el daño que sufrió la mercadería y la evaluación de este. Señala que el valor del cargamento ascendía a \$49.372.466.- equivalente a esa fecha a UF. 2.188,55 agregando que el producto perdió en su totalidad la cadena de frío que fue manipulado en un ambiente inadecuado y que a raíz del impacto fue removido de sus envases originales quedando expuesto, siendo dispuesto luego en envases no autorizados para el consumo humano, por lo que fue rechazada por el comprador la totalidad del cargamento.

Aduce que el informe expresa que el daño del contenedor asciende a US\$13.776,82.- equivalentes a la fecha del informe a UF 293,85.- toda vez que fue declarado pérdida total dado que resultó totalmente desintegrado en el sitio del suceso.

En consecuencia demandan la suma de UF 2.188,55.- por la pérdida de la mercadería que era transportada y la suma de UF 293,85.- por el daño sufrido por el casco contenedor en que iba la misma, lo que suma un total demandado de UF. 2.482,4.- más intereses y costas.

En cuanto al derecho, invoca la norma establecida en el artículo 512 del Código de Comercio, para demandar el cumplimiento del contrato, toda vez que el contrato de seguro tuvo por objeto asegurar el pago de una indemnización en caso de la ocurrencia

de un siniestro que afectara el transporte terrestre de mercaderías en general, incluyendo productos congelados y casco de contenedores.

A fojas 37 y siguientes, comparece don Guillermo Castillo y Carlos Villagrán Muñoz, abogados, por la demandada Liberty Compañía de Seguros Generales S.A., quienes dentro de plazo proceden a contestar la demanda, solicitando el rechazo en todas sus partes, con costas.

Su contestación la fundan en las siguientes alegaciones y/o defensas que se pasa a reseñar:

### **RIESGO NO CUBIERTO**

### **RESPECTO A LA COBERTURA CHOQUE, COLISION O CONTACTO DEL MEDIO TRANSPORTADOR O SU CARGA CON OBJETOS EXTERNOS EXCEPTO AGUA**

Señalan que la causa basal que desencadenó la maniobra de esquite por parte del conductor y que provocó la caída del contenedor es la existencia de un vehículo que de acuerdo al propio parte policial correspondería a una camioneta blanca sin detalle de marca, placa patente, características, modelo u otro detalle, que de forma intempestiva y sin aviso, apareció desde una berma intentando incorporarse a la vía principal ocasionando la maniobra de esquite por parte del conductor y provocando con tal hecho la caída del contenedor que transportaba la materia asegurada.

Agregan que la existencia de un vehículo sin detalle alguno el cual se dice ingresó a la pista principal obstaculizando el paso del medio transportador, no resulta un hecho probado a la fecha y por tanto inexistente, del cual además de acuerdo a los análisis técnicos arrojados por los informes periciales no surgen ni siquiera un antecedente que permita fundadamente considerar la existencia de dicho vehículo en el lugar de los hechos, pues el medio transportador no sufrió ningún daño atribuible a la acción de terceros.

En lo referente a la cobertura, indican que jamás se ha amparado choques de la carga con el propio medio transportador a consecuencia de frenadas bruscas, saltos o golpes de este con baches del camino, situaciones que son hechos normales u ordinarios del transporte y no accidentes fortuitos. La inexistencia de prueba que acredite la intervención de un tercero como causante de la actividad de esquite por parte del conductor del medio

transportador, concluyen que la propia actividad realizada por el transportista de la máquina no se encuentra adscrita a un hecho fortuito razón por la cual explicaría la falta de cobertura.

Manifiestan que el único hecho que se encuentra acreditado es que producto de la maniobra de desdoblamiento realizada por el conductor del vehículo, el contenedor al verse efectuado a ese brusco movimiento quedó sin anclajes al cortarse las trabas o piñas de sujeción saliendo expulsado cayendo el módulo por el sector derecho del móvil hacia un costado del camino para finalmente chocar contra una barrera de contención y para luego seguir rodando hasta impactar un árbol que finalmente lo detuvo.

Por lo tanto expresan que la causa basal del daño causado a la materia asegurada no se produjo por el impacto directo y exclusivo de la carga con una barrera de contención o un árbol del sector, sino que la carga asegurada se precipitó directamente sobre el costado del camino, empezando su destrucción desde dicho momento hasta finalmente golpear una barrera de contención que terminó por desintegrar dicho contenedor producto de la fuerza con que venía arrastrándose, siendo la causa basal del daño el hecho del desprendimiento del contenedor desde el semirremolque, impactando el costado del camino y comenzando con la destrucción desde ese momento con la materia asegurada, terminando de destruirse desde ese momento con la materia asegurada, terminando de destruirse finalmente con el segundo impacto a la barrera de contención y posterior impacto a un árbol del sector, que finalmente detuvo la inercia con que se arrastraba dicho contenedor.

#### **RESPECTO A LA COBERTURA VOLCAMIENTO O DESCARRILAMIENTO DEL MEDIO TRANSPORTADOR.**

Expresan sobre este punto que la cobertura de la póliza contratada es la pérdida o daño físico a la carga o mercadería definida como materia asegurada y atribuible a, entre otras, volcamiento o descarrilamiento del medio de transporte terrestre, por tanto, la pérdida o deterioro de la mercadería asegurada se debió a un hecho y suceso totalmente ajeno a los configurados como riesgos contratados.

#### **FALTA DE COBERTURA POR EXCLUSIÓN.**

Arguyen que la propia estiba de la materia asegurada y de la cual el propio condicionado general establece como exclusión:

Cláusula de daños según su origen; en ningún caso este seguro cubrirá las pérdidas, daños o gastos resultantes de alguno de los accidentes fortuitos indicados en el artículo 1° cuando los mismos tengan su origen en los siguientes hechos:

Embalaje o preparación inadecuada o insuficiente de la materia asegurada. Para los efectos de este artículo embalaje incluye la estiba de un contenedor o remolque cámara, pero solo cuando tal estiba se lleve a cabo con anterioridad a la contratación de este seguro, o por el asegurado, sus agentes, empleados o mandatarios....

Añaden que en tal sentido y según los propios argumentos esgrimidos por el ingeniero mecánico Sr. Sergio Jiménez Bustos, la inclinación y consiguiente volcadura del contenedor no solo provocó la fuerza centrífuga generada con el tránsito del camión por la curva. Esta se vio también incrementada por el brusco viraje hacia la izquierda de último instante realizado por el Sr. Godoy para controlar el vehículo y que este no saliese fuera de la ruta. Pero una vez inclinado el contenedor por efecto de tal viraje brusco, la carga del módulo también actuó incrementado su inercia de volcadura, la que si bien pudo ir confinada a todo lo ancho del interior del contenedor, no ocupaba en cambio toda la altura ni longitud del mismo, lo que facilitó su desorden y que se cargase hacia el lado de inclinación del módulo.

En base a lo anterior, resulta evidente, indican, que la causa del daño es resultado de un insuficiente o inadecuado embalaje o preparación de la carga sumado al hecho que el transportista no aseguró adecuadamente la carga ya que quedó patente de la revisión del semirremolque que las fijaciones delanteras no resultaron desprendidas ni dañadas ni el cabezal delantero del semirremolque, lo cual pudo acontecer únicamente porque el contenedor iba fijo exclusivamente en sus piñas traseras.

A fojas 64, se llamó a las partes en gestión de conciliación, la que no se obtuvo en atención a la rebeldía de la demandada.

A fojas 70, se recibió a prueba la causa, por el término fijado por las partes, rindiéndose la que obra en autos.

A fojas 83, se rechazó recurso de reposición deducido por la parte demandante.

A fojas 221, se citó a las partes para oír sentencia.

**CONSIDERANDO:**

**PRIMERO:** Que la sociedad Empresa de Transporte Terrestre Transpacific Ltda., ya individualizada y debidamente representada, interpuso demanda de cumplimiento de póliza de seguro de transporte terrestre de carga en contra de la empresa Liberty Compañía de Seguros Generales S.A., también ya individualizada, solicitando que en definitiva se declare que esta última deberá pagar la suma de UF 2.188,55.- por la pérdida de la mercadería siniestrada y la suma de UF 293,85.- por el daño sufrido por el casco contenedor en que iba la misma, en su equivalente en pesos a la fecha de pago efectivo, todo ello más intereses desde la mora y las costas de la causa.

Funda su demanda señalando que el día viernes 31 de agosto de 2012, justamente en un transporte de carga terrestre a cargo de Transpacific Ltda. alrededor de las 16:00 horas a la altura del kilómetro 812 de la Ruta 5 Sur, cerca de la localidad de Máfil, un camión de Transpacific Ltda. conducido por don Claudio Godoy Escobar, se dirigía desde la ciudad de Puerto Montt hasta el Puerto de San Vicente con la finalidad de entregar una carga de 22.000 Kg. de trucha congelada que era transportada al interior de un container que a su vez era llevado sobre un semi remolque marca Tremac patente JC-1472.

Agrega que de acuerdo a la versión del conductor plasmada luego en el parte policial de la Sub-comisaría de Carabineros de Lanco, Tenencia de Máfil, el vehículo tuvo que realizar una maniobra de esquivar de un vehículo que intempestivamente ingresó a la carretera, situación que provocó la torsión del semirremolque, lo que a su vez provocó que el vehículo impactara con el segundo eje del sistema de tracción lateral derecho de su estructura con una barrera de contención, produciéndose el desprendimiento y posterior volcamiento del contenedor que llevaba sobre él, el cual rodó un par de veces por la faja adyacente a la carretera, hasta impactar con un árbol que había en el sector, quedando prácticamente desintegrado y con parte de su cargamento expuesta al medio ambiente y severamente dañado.

Expresa que la carretera por donde transitaba el camión no presentaba imperfecciones, baches, zonas de reparaciones, desniveles ni fracturas, que son las únicas razones por las que el seguro podría fundamentar la exclusión del seguro, sino que muy por el

contrario, la carretera se encontraba en buenas condiciones de mantención y conservación. El conductor poseía su licencia al día y estaba en buenas condiciones de salud sin rastro alguno de intemperancia alcohólica conforme lo consigna el ya mencionado parte policial.

Manifiesta que producto del accidente, resultó totalmente dañada la mercadería transportada consistente en 22.000 kg. de salmón de exportación tipo trucha HG congelado Premium, distribuidos en 880 cajas al interior del contenedor refrigerado SUDU506236-5, valorada en UF 2.549,77.- y conjuntamente con la pérdida de la mercadería resultó dañado el contenedor que las transportaba, el que fue declarado pérdida total, cuyo valor asciende a UF. 293,85.-

Respecto de la póliza de seguro contratada con la demandada señala que es la Póliza de Transporte de Carga, inscrita en el Registro de Pólizas bajo el Código Pol 191045 que fija las condiciones restringidas y la Póliza Particular es la N° 16008878 ITEM 10, cuya fecha de vigencia va del 4 de diciembre de 2011 al 4 de diciembre de 2012, período en el cual se produjo el siniestro materia de autos.

Por su parte, el informe del liquidador se limitó a señalar que no procede dar cobertura al siniestro denunciado porque estima que no se configura ninguno de los riesgos cubiertos por la póliza, esto es, que el siniestro no se produjo en virtud de un choque, colisión o volcamiento, basado en que el remolque no presentaría rastros de haber sufrido daños en su exterior producto de una colisión, choque, volcamiento o impacto con objetos externos.

Arguye también que el primer gran yerro radica en que contrariamente a lo que supone el liquidador, el semi remolque sí presentaba daños en su exterior, deformaciones, descuadraturas y constancia de roces, propios de un impacto y rozamiento con objetos externos, circunstancia que fue advertida y constatada por los propios oficiales de Carabineros que concurrieron al sitio del accidente al consignar que el semirremolque ppu JC-1472 presentaba una torcedura en la parte posterior de su chasis.

El segundo gran yerro que exponen radica en que sin perjuicio de lo que haya sucedido con el semirremolque es condición suficiente para que opere el seguro la circunstancia de que el casco contenedor que iba sobre el mismo, se haya desprendido del semi remolque, volcando y chocando contra un árbol terminando con la mercadería expuesta y



completamente dañada. Es el propio informe el que da por establecido que el accidente se produjo por una maniobra imprudente de un tercer vehículo que obligó al camión de Transpacific a efectuar una maniobra de esquivar, la que finalmente provocó que este chocara con la barrera de contención, produciéndose el descarrilamiento y posterior volcamiento del contenedor.

En cuanto a los perjuicios, indica que el contenedor resultó totalmente dañado así como la mercadería que iba en su interior y al respecto el Informe del Liquidador de Seguros es sumamente claro en precisar cuál fue el daño que sufrió la mercadería y la valuación de este. Señala que el valor del cargamento ascendía a \$49.372.466.- equivalente a esa fecha a UF. 2.188,55 agregando que el producto perdió en su totalidad la cadena de frío que fue manipulado en un ambiente inadecuado y que a raíz del impacto fue removido de sus envases originales quedando expuesto, siendo dispuesto luego en envases no autorizados para el consumo humano, por lo que fue rechazada por el comprador la totalidad del cargamento.

Aduce que el informe expresa que el daño del contenedor asciende a la fecha del informe a UF 293,85.- toda vez que fue declarado pérdida total dado que resultó totalmente desintegrado en el sitio del suceso.

En consecuencia demandan la suma de UF 2.188,55.- por la pérdida de la mercadería que era transportada y la suma de UF 293,85.- por el daño sufrido por el casco contenedor en que iba la misma, lo que suma un total demandado de UF. 2.482,4.- más intereses y costas.

En cuanto al derecho, invoca la norma establecida en el artículo 512 del Código de Comercio, para demandar el cumplimiento del contrato, toda vez que el contrato de seguro tuvo por objeto asegurar el pago de una indemnización en caso de la ocurrencia de un siniestro que afectara el transporte terrestre de mercaderías en general, incluyendo productos congelados y casco de contenedores.

**SEGUNDO:** Que la contestación de la demanda encuentra su sustento en los siguientes hechos:

### **RIESGO NO CUBIERTO**

**RESPECTO A LA COBERTURA CHOQUE, COLISION O CONTACTO DEL MEDIO  
TRANSPORTADOR O SU CARGA CON OBJETOS EXTERNOS EXCEPTO AGUA**

Señalan que la causa basal que desencadenó la maniobra de esquite por parte del conductor y que provocó la caída del contenedor es la existencia de un vehículo que de acuerdo al propio parte policial correspondería a una camioneta blanca sin detalle de marca, placa patente, características, modelo u otro detalle, que de forma intempestiva y sin aviso, apareció desde una berma intentando incorporarse a la vía principal ocasionando la maniobra de esquite por parte del conductor y provocando con tal hecho la caída del contenedor que transportaba la materia asegurada.

Agregan que la existencia de un vehículo sin detalle alguno el cual se dice ingresó a la pista principal obstaculizando el paso del medio transportador, no resulta un hecho probado a la fecha y por tanto inexistente, del cual además de acuerdo a los análisis técnicos arrojados por los informes periciales no surgen ni siquiera un antecedente que permita fundadamente considerar la existencia de dicho vehículo en el lugar de los hechos, pues el medio transportador no sufrió ningún daño atribuible a la acción de terceros.

En lo referente a la cobertura, indican que jamás se ha amparado choques de la carga con el propio medio transportador a consecuencia de frenadas bruscas, saltos o golpes de este con baches del camino, situaciones que son hechos normales u ordinarios del transporte y no accidentes fortuitos. La inexistencia de prueba que acredite la intervención de un tercero como causante de la actividad de esquite por parte del conductor del medio transportador, concluyen que la propia actividad realizada por el transportista de la máquina no se encuentra adscrita a un hecho fortuito razón por la cual explicaría la falta de cobertura.

Manifiestan que el único hecho que se encuentra acreditado es que producto de la maniobra de desdoblamiento realizada por el conductor del vehículo, el contenedor al verse efectuado a ese brusco movimiento quedó sin anclajes al cortarse las trabas o piñas de sujeción saliendo expulsado cayendo el módulo por el sector derecho del móvil hacia un costado del camino para finalmente chocar contra una barrera de contención y para luego seguir rodando hasta impactar un árbol que finalmente lo detuvo.

Por lo tanto expresan que la causa basal del daño causado a la materia asegurada no se produjo por el impacto directo y exclusivo de la carga con una barrera de contención o un árbol del sector, sino que la carga asegurada se precipitó directamente sobre el costado del camino, empezando su destrucción desde dicho momento hasta finalmente golpear una barrera de contención que terminó por desintegrar dicho contenedor producto de la fuerza con que venía arrastrándose, siendo la causa basal del daño el hecho del desprendimiento del contenedor desde el semirremolque, impactando el costado del camino y comenzando con la destrucción desde ese momento con la materia asegurada, terminando de destruirse desde ese momento con la materia asegurada, terminando de destruirse finalmente con el segundo impacto a la barrera de contención y posterior impacto a un árbol del sector, que finalmente detuvo la inercia con que se arrastraba dicho contenedor.

#### **RESPECTO A LA COBERTURA VOLCAMIENTO O DESCARRILAMIENTO DEL MEDIO TRANSPORTADOR.**

Expresan sobre este punto que la cobertura de la póliza contratada es la pérdida o daño físico a la carga o mercadería definida como materia asegurada y atribuible a, entre otras, volcamiento o descarrilamiento del medio de transporte terrestre, por tanto, la pérdida o deterioro de la mercadería asegurada se debió a un hecho y suceso totalmente ajeno a los configurados como riesgos contratados.

#### **FALTA DE COBERTURA POR EXCLUSIÓN.**

Arguyen que la propia estiba de la materia asegurada y de la cual el propio condicionado general establece como exclusión:

Cláusula de daños según su origen; en ningún caso este seguro cubrirá las pérdidas, daños o gastos resultantes de alguno de los accidentes fortuitos indicados en el artículo 1° cuando los mismos tengan su origen en los siguientes hechos:

Embalaje o preparación inadecuada o insuficiente de la materia asegurada. Para los efectos de este artículo embalaje incluye la estiba de un contenedor o remolque cámara, pero solo cuando tal estiba se lleve a cabo con anterioridad a la contratación de este seguro, o por el asegurado, sus agentes, empleados o mandatarios....

Añaden que en tal sentido y según los propios argumentos esgrimidos por el ingeniero mecánico Sr. Sergio Jiménez Bustos, la inclinación y consiguiente volcadura del contenedor no solo provocó la fuerza centrífuga generada con el tránsito del camión por la curva. Esta se vio también incrementada por el brusco viraje hacia la izquierda de último instante realizado por el Sr. Godoy para controlar el vehículo y que este no saliese fuera de la ruta. Pero una vez inclinado el contenedor por efecto de tal viraje brusco, la carga del módulo también actuó incrementado su inercia de volcadura, la que si bien pudo ir confinada a todo lo ancho del interior del contenedor, no ocupaba en cambio toda la altura ni longitud del mismo, lo que facilitó su desorden y que se cargase hacia el lado de inclinación del módulo.

En base a lo anterior, resulta evidente, indican, que la causa del daño es resultado de un insuficiente o inadecuado embalaje o preparación de la carga sumado al hecho que el transportista no aseguró adecuadamente la carga ya que quedó patente de la revisión del semirremolque que las fijaciones delanteras no resultaron desprendidas ni dañadas ni el cabezal delantero del semirremolque, lo cual pudo acontecer únicamente porque el contenedor iba fijo exclusivamente en sus piñas traseras.

**TERCERO:** Que según la ley civil, incumbe probar las obligaciones o su extinción, al que alega aquéllas o éstas.

**CUARTO:** Que como piedra angular, es necesario dejar establecido antes de entrar a dilucidar el fondo de la controversia que, según plantea don Patricio Aylwin Azócar en su obra “**El Juicio Arbitral**”, de la propia definición de estos jueces, (árbitros mixtos) aparece la regla que rige la substanciación de los juicios que ante ellos se ventilen, debiendo ajustarse su tramitación por expreso mandato de la ley, a las normas que gobiernan el juicio seguido ante arbitradores.

En el mismo sentido, la Excma. Corte Suprema se ha pronunciado conociendo de un recurso de **Casación en la forma y fondo, de fecha 3 de enero de 2000, en los autos arbitrales caratulados “Pérez García, Fernando con Fábricas y Maestranzas del Ejército de Chile”, al expresar que..... “pese a que al darle la calidad de mixto, su consecuencia es que el Juez árbitro debe en la dictación de la sentencia, someterse estrictamente a la ley,**

pues las características y facultades de tal naturaleza de árbitros está determinada en la ley a través del artículo 223 citado. En este sentido debe precisarse que la aplicación estricta de la ley en la sentencia definitiva debe entenderse tanto referida a los preceptos de fondo como a las reglas de apreciación de la prueba. De lo anterior se deriva que, al tratarse en la especie de una materia civil, dicha valoración se efectúa según las reglas comunes del código de enjuiciamiento correspondiente.....”

**QUINTO:** Que conforme a lo anterior e ingresando al universo probatorio, la actora, para los efectos de acreditar su pretensión, rindió la documental consistente en: **a)** copia de la póliza de transporte 16008878 suscrita por don Jorge Osses, Gerente División Operaciones de la Empresa Liberty Compañía de Seguros Generales S.A.; **b)** Póliza de transporte terrestre Condiciones Restringidas, inscrita en el Registro de Pólizas bajo el código POL 1 91 045; **c)** copia del Parte Policial N° 472 de la Subcomisaría Lanco, Tenencia Máfil, de Carabineros de Chile de fecha 31 de agosto de 2012; **d)** Informe Técnico denominado Peritaje Accidente de tránsito vehículo empresa Transpacific Ltda suscrito por don Boris E Yáñez Nahuelhuaique, investigador de Accidentes de Tránsito; **e)** copia del Informe de Liquidación N° RMT/08/09-12-01298 suscrito por don Marco Bucarey Urbina y don Arnaldo Rotella Macchiavello en representación de la empresa Crawford Liquidadores de Seguros Ltda; **f)** copia autorizada de factura N° 250 de fecha 7 de septiembre de 2012 emitida por la empresa Trusal S.A. que consigna el cobro por la suma de \$49.372.466.- ; **g)** copia de factura N° 12-910-0319 de fecha 29 de noviembre de 2012, emitida por la empresa Hamburg Sud por la suma de USD\$13.776,82 que da cuenta de la pérdida total del casco contenedor serie N° SUDU 506236-5; **h)** copia de memorándum de fecha 4 de septiembre del año 2012 emitido por doña Alejandra González D. Jefe de Planificación y Gestión Comercial de la empresa COMSUR Ltda. dirigida a la empresa Sitrans Servicios Integrados de Transportes Ltda; **i)** copia simple de carta de fecha 5 de noviembre de 2012 suscrita por don Javier Barrientos Ampuero Jefe de Administración de la empresa Sitrans Servicios Integrados de Transportes Ltda, Puerto Montt dirigida a la actora; **j)** copia simple de nota de cobro N° 12/2012 de fecha 25 de octubre de 2012, suscrita por doña Elizabeth Gaete, Contadora General de la empresa Sitrans Servicios Integrados de Transportes Ltda; **k)** póliza de transporte N° 16008878.

Que también provocó la testimonial de fojas 89 y siguientes, compuesta por las declaraciones de don **Claudio Hernán Godoy Escobar** y de don **Boris Edgardo Yáñez Nahuelhualique**, testigos hábiles, sin tacha y legalmente examinados quienes han declarado conocer los siguientes hechos:

El primero de los testigos mencionados expone: **a)** que se desplazaba por la ruta 5 sur a la altura del km 810 u 812, sale una camioneta blanca del costado derecho de la berma en forma sorpresiva y yo hago maniobras para esquivarla a mi izquierda, luego procedo a volver a mi pista e impacto la rampla del neumático en el fondo, con la barrera; **b)** yo conducía un camión marca Inter 9200 con acoplado con carga; **c)** que esto ocurrió el día 31 de agosto de 2012 a las 14:30 horas producto de lo anterior se volcó el contenedor y me quedé en el sitio; **d)** que lo que impacta con la barrera de contención ubicada a su derecha en el lugar del accidente fueron los neumáticos del semi remolque posterior al contenedor; **e)** que no sintió ningún pinchazo de neumático pues no se reventó ninguno; **f)** que los neumáticos quedaron producto del accidente con daños como son marcas considerables y severos y marcado en la barrera; **g)** que las labores de fijaciones del contenedor las hizo él y las revisó un tercero pues no lo dejan salir si las piñas no están trabadas o no están; **h)** que producto del reventón del contenedor la mercadería quedó expuesta y se quedó desde el día del accidente hasta que retiraron la mercadería perdiendo la cadena de frío.

El segundo de los testigos expuso: **a)** que este hecho es un accidente de tránsito que ocurre el día viernes 31 de agosto de 2012 alrededor de las 14:30 horas aproximadamente con participación de un camión y un remolque o semirremolque hecho ocurrido en la ruta 5 sur entre los kms 810 y 812 aproximadamente, calzada poniente donde se registra un choque por proyección con volcamiento; **b)** como experto en investigación de accidentes de tránsito se constituyó a petición de la demandante en el sitio del suceso tres días después de ocurrido el accidente; **c)** que en el lugar del accidente se pudo establecer huella de trayectoria encontrada en el sitio del suceso dejadas impresas por el semirremolque en el terreno irregular, daños en la barrera de contención producto del roce y del impacto o del choque con el neumático posterior del

lateral derecho del semirremolque; d) que en la zona existen curvas y contra curvas una hacia la izquierda y otra a la derecha cuyas curvas tienen una velocidad crítica de desplazamiento cuyas características tienen una inclinación, un peralte, radio flecha con lo que se puede establecer las velocidades críticas; e) que en lugar se pudo establecer que el container se encontraba con los piñones de sujeción adheridos al container producto del impacto, del choque y posterior desalojo de este mismo que fue el container; f) que el sistema de sujeción en este tipo de transporte es un elemento de seguridad necesario que debe encontrarse en buenas condiciones toda vez que el desplazamiento realizado por el camión traccionando al semi rremolque desde el lugar donde inicia su desplazamiento que es en la ciudad de Puerto Montt recorriendo aproximadamente 400 kms de distancia con un diseño geométrico de curvas y contra curvas con velocidades críticas de desplazamiento de distinta configuración con peraltes de dos y seis grados es necesario que su sistema de sujeción se encuentre en óptimas condiciones de ser usado, anclado, toda vez que estos sistemas son fundidos a altas temperaturas calóricas por lo tanto necesitan fuerzas externas para ser desalojadas y en el lugar se encontraron las sujeciones o parte de ellas en el container.

**SEXTO:** Que por su parte, la demandada rindió la documental compuesta por: a) copia autorizada de la póliza de seguro N° 16008878 (Condiciones Particulares); b) copia autorizada de Póliza de Transporte Terrestre Condiciones Restringidas; c) copia autorizada del Informe de Liquidación N° RMT/08/09/12-01298, Ramo Terrestre emitido por Crawford Liquidadores de Seguros; d) copia autorizada del Informe Técnico Pericial emitido por el perito mecánico Sr. Sergio Jiménez Bustos; e) copia autorizada de Parte Policial N° 472 emitido por Carabineros de Chile; g) Copia autorizada del correo electrónico enviado por doña Andrea Viera al corredor de Seguros Sr. Erwin Lemp Villagránenvío de siniestro folio 64647 fecha de emisión 17 de septiembre de 2009 N° de operación 673995 con fecha de recepción 21 de septiembre de 2009 por doña Amalia Alejandra Barboza Madina, Depto. De Siniestros; h) Endoso a las Condiciones P, denunciando el siniestro y explicando las circunstancias en las que este ocurrió.

Y provocó, además, la testimonial de fojas 102 y siguientes, compuesta por las declaraciones de don **Andrés Gilberto Herrera Aránguiz**, quien depuso conocer los siguientes hechos: a) que una vez designado Crawford Liquidadores por parte de Liberty Seguros para la atención del siniestro ocurrido el 31 de agosto de 2012, participó como analista del Reclamo recabando los antecedentes de los vehículos conductor, policiales y se coordinó con el Inspector para que acudiera al lugar del accidente”, b) “que la recomendación fue el cierre del siniestro sin pago de indemnización mediante informe de liquidación RMT/08/12-01298, de acuerdo a los antecedentes tenidos a la vista que incluída declaración del conductor, parte policial de los cuales se determinó que el siniestro carecía de cobertura”, c) que el contenedor sufrió la caída desde el semirremolque y posteriormente impacta la barrera para terminar chocando un árbol lo que generó daños graves tanto en la carga como en el contenedor”, d) que de acuerdo al registro fotográfico tomado por el inspector en el lugar del accidente las fijaciones anteriores del contenedor no iban sujetas al semirremolque; e) que no firmó el informe dado que son firmados por la Gerencia en caso de rechazos del siniestro; que él fue designado el 5 de septiembre de 2012 por parte de Liberty Seguros y que no acudió al lugar del accidente”.

El segundo testigo don **Arnaldo Roberto Rotella Machiavello**, prestó declaración a fojas 106 y fue del siguiente tenor: a) la conclusión en el informe fue la de rechazar el reclamo del asegurado respecto de la cobertura dado que al revisar los hechos ocurridos en el presente siniestro y por otro lado, al analizar la cobertura otorgada por el asegurador a la Empresa de Transporte no existía ninguna cobertura que pudiese identificar de manera de poder recomendar la indemnización para dicho evento, b) que la definición del desprendimiento de un contenedor de su medio transportador constituye la desestiba y caída de la carga. Este hecho no es un hecho cubierto por la póliza ya que lo cubre es el choque del vehículo o su carga con un elemento tercero el cual no sea agua ni baches ni variaciones del camino como se estipula en el contrato de transporte, c) que su labor era analizar todos los siniestros que sean complejos y dentro de ellos caben todos los rechazos, analizar el siniestro, discutirlo con el resto del equipo, en este caso un liquidador senior y su jefatura, tratar de lograr la mejor aclaración a las partes de la razón



porqué nosotros vemos en este caso, la no cobertura del evento y a su vez en caso que existan dudas utilizar elementos periciales independientes y con conocimiento, **d)** que no fue al lugar del accidente pues para ello hay un equipo especializado el cual trabaja en recopilar la información.

El tercer testigo don **Marco Antonio Bucarey Urbina**, prestó declaración a fojas 109 y fue del siguiente tenor: **a)** la conclusión del informe está referido a que el siniestro denunciado por el asegurado no encontró cobertura en la póliza de seguros contratada dado que ninguno de los riesgos cubiertos por ella sucedieron en los hechos denunciados, **b)** que de los antecedentes recabados durante la investigación que incluyó las declaraciones del conductor a Carabineros, más el peritaje solicitado a don Sergio Jiménez se pudo establecer que los hechos que constituyeron el siniestro no encontraban cobertura en la póliza motivo por el cual se propuso rechazar el siniestro, **c)** que su labor era revisar el informe sobre los hechos y antecedentes que se pudieron recabar durante la investigación, **d)** que no concurrió al lugar del accidente y que no hizo revisión alguna a las piñas de sujeción pues para ello fue solicitado un peritaje a una persona externa y perito en la materia.

El cuarto testigo don **Sergio Guillermo Jiménez Bustos**, prestó declaración a fojas 111 y fue del siguiente tenor: **a)** que el siniestro se produjo no por el viraje propiamente tal que realizaba el camión sino que por un viraje adicional, el que concluyó que había sido de naturaleza brusca lo que produjo un cambio en la aceleración del móvil, **b)** que el contenedor no se habría caído con el solo hecho de haber transitado por todas las curvas propias de la ruta, sino que lo hizo porque el vehículo realizó un viraje que fue brusco y en consecuencia describió un radio de curvatura mucho menor a la de las mismas curvas, **c)** que el brusco viraje provocó una inclinación no menor del semirremolque y al ir el contenedor suelto por sobre el cabezal anterior que previamente había impedido que se desprendiese de las curvas regulares de la ruta, **d)** que no concurrió al lugar de los hechos y su informe lo realizó en base a los documentos del siniestro que le remitió Crawford, particularmente fotografías y todos los demás documentos tales como un

informe pericial requerido por Transpacific accidente pues para ello hay un equipo especializado el cual trabaja en recopilar la información.

**SEPTIMO:** Que constituyen hechos indubitados en la presente causa los siguientes: a)

Que la demandante contrató con la demandada un seguro de transporte terrestre de carga cuya póliza fue inscrita en el Registro de Pólizas bajo el Código POL 191045 que fija las condiciones restringidas y la particular N° 16008878 ITEM 10 cuya vigencia va desde las 12:00 horas del 04/12/2011 hasta las 12:00 horas del día 04/12/2012; b) Que de acuerdo a la Descripción de Materia Asegurada, el medio transportador era el remolque patente JC-1472 marca Tremac año 1996, por un monto de UF 5.100 desglosado en UF 3.600 Carga y UF 1.500 contenedor, cuya póliza era en base a responsabilidad máxima por vehículo; c) Que de acuerdo con la póliza aludida, la materia asegurada lo constituyen las mercaderías en general, productos congelados, carga refrigerada en general, harina de pescado (ensacada) carga seca en general; d) Que el siniestro denunciado ocurrió el día 31 de agosto de 2012 aproximadamente a las 14:30 horas en circunstancias que don Claudio Godoy Escobar, conductor a cargo del tracto camión patente VT-6243 que arrastraba el semirremolque patente JC-1472 transitando por la ruta 5 sur en dirección al norte, producto de lo cual se determinó por personal calificado del área de control de calidad de la empresa Trusal S.A. que el embarque había perdido sus condiciones de calidad y que no era posible su destinación como producto para consumo humano debido a que perdió la cadena de frío, fue manipulado en un ambiente inadecuado con el riesgo de contaminación, circunstancia que obligó a dicha empresa a rechazar la totalidad del cargamento consistente en 22.000 kg de trucha HG de exportación distribuidos en 880 cajas al interior del contenedor refrigerado número SUDU506236-5; e) Que la Liquidadora de Seguros Crawford concluyó que no era factible imputar los perjuicios del cargamento a la forma en que se señala en los antecedentes aportados por el asegurado determinándose que la causa del siniestro guarda directa relación con la caída libre de la carga desde el medio transportador, sin que se configurase alguno de los riesgos expresamente amparados por la póliza, razón por la cual se cerró el reclamo sin pago de indemnización, informe que fue aprobada por la demandada.

**OCTAVO:** Que establecido lo anterior, cabe tener presente que de acuerdo a lo que dispone el artículo 512 del Código de Comercio, “el seguro es un contrato bilateral, condicional y aleatorio por el cual una persona natural o jurídica toma sobre sí por un determinado tiempo todos o alguno de los riesgos de pérdida o deterioro que corren ciertos objetos pertenecientes a otra persona, obligándose, mediante una retribución convenida, a indemnizarle la pérdida o cualquier otro daño estimable que sufran los objetos asegurados”.

**NOVENO:** Que la actora ha solicitado por esta vía el cumplimiento forzado de la obligación, con indemnización de perjuicios, fundado en la circunstancia que la demandada rechazó el siniestro cursado y consecuentemente el pago del seguro, por las razones expuestas en el libelo.

A su turno, la demandada sostuvo que el rechazo se produjo, debido a que el reclamo presentado no encuentra cobertura en la póliza por no configurarse alguno de los riesgos expresamente señalados en el condicionado general POL 1.91.045.

**DECIMO:** Que la Póliza de Transporte Terrestre (carga) Condiciones Restringidas inscrita, como ya se ha señalado, en el Registro correspondiente bajo el código POL 1 91 045, explica en su Título II artículo N° 2 sobre la Cláusula de Riesgo, entre otros, “el volcamiento o descarrilamiento del medio transportador cuando se ha producido daños al objeto asegurado”.

Y la pregunta es ¿se produjeron daños al objeto asegurado?

**UNDECIMO:** Que resulta útil para desentrañar las interrogantes planteadas, tener en consideración el Informe Técnico Pericial Mecánico por Accidente de Tránsito incorporado a fojas 181 y siguientes de autos, elaborado por el Perito Judicial Mecánico e Investigación de Accidentes en el Tránsito don *Julio Bahamondes Quevedo*, quien previo traslado al lugar de los hechos, **a diferencia de lo ocurrido con los demás testigos de lo sucedido**, tuvo a la vista la totalidad de los documentos e informes acompañados por las partes, el Parte Policial con el relato de los sucesos y la declaración del camión sub judice.

Dicho informe fue precedido por el reconocimiento efectuado en el sitio del suceso, el cual tuvo lugar el día 21 de abril de 2014, diligencia en la que fue acompañado por el funcionario de Carabineros de la Tenencia Máfil, Sgto 2° don Jaime Quezada Durán y el Sgto 2° don Richard Alfonso Monsalves Muñoz, efectuándose un levantamiento planimétrico de la carpeta de rodado, fotografiando diversos espacios de la zona, como también del semirremolque y el container siniestrados.

Concluye el perito señalando lo siguiente respecto a las interrogantes que fueron la base de su investigación:

1.- que el terreno en donde acontece el suceso es un tramo de la vía de dos calzadas bidireccionales, separadas por una barrera metálica de mediana estatura con una calzada oriente que sirve al desplazamiento vehicular en dirección sur a norte y con una calzada poniente en el sentido contrario;

2.- que el día de los hechos, en forma sorpresiva, desde el sector de la berma oriente de la vía se incorpora a la circulación una camioneta no identificada cuyo conductor en una acción imprudente, riesgosa y temeraria, le obstruye parcialmente su desplazamiento de marcha, instantes en el que el conductor Sr. Godoy quien lo hacía atento a las condiciones del tránsito del momento y de la vía, realiza en emergencia una maniobra evasiva a la izquierda, con el fin de no colisionarlo, desplazándose con su móvil en dirección al nor poniente, situación que necesariamente en razón de la carga transportada, tipo de vehículo que componía la unidad, sumadas las condiciones de la carpeta de rodado, hizo que dicha maniobra rápida provocara la denominada tijera que provocó un descontrol de la unidad que origina que el semirremolque se desplazara al oriente conjuntamente con el container ingresando a la berma oriente en donde el 2° eje choca contra la barrera metálica de protección ubicada en el área que sirve de base para que el sistema de seguridad del container cedieran por las fuerza aplicadas y fuese este proyectado sobre la depresión del terreno, cayendo y volcando debido a lo irregular conforme a las fotografías que se añadieron al proceso;

3.- que descartaba completamente la posibilidad que el conductor no hubiese ido atento a las condiciones del tránsito en razón que su equipo no tuvo grandes daños en la estructura del semirremolque ni provocó la colisión con el móvil no identificado;

4.- como también que no era razonable estimar que las piñas no habrían estado con las sujeciones correspondientes ya que no se explicaría, entonces, como es posible que el tracto camión recorriera más de 300 kms. desde la salida de Puerto Montt sin el menor inconveniente, dado que no existe registro en contrario, en una vía con muchas curvas y contra curvas, ascensos y descensos que es de público conocimiento;

5.- que el contenedor se desprendió de las piñas de sujeción al semirremolque en razón del choque que sufre este último con la barrera metálica de contención ubicada en un costado de la vía, provocando su proyección desde la rampa, cayendo y volcando sobre un terreno en desnivel;

6.- que el semirremolque sufrió un embestimiento con un objeto externo que puede describirse como un choque del mismo contra la barrera metálica provocando el desplazamiento del container debido a la fuerza del impacto, cayendo este último al desnivel adyacente a la berma, en donde vuelca.

**DUODECIMO:** Que la fuerza probatoria del dictamen de peritos se aprecia, según lo prescribe el artículo 425 del Código de Procedimiento Civil, en conformidad a la reglas de la sana crítica.

Conveniente resulta precisar algunos conceptos sobre este punto, que las partes litigantes no deben olvidar:

Sana Crítica según la Doctrina: Hugo Alsina dice que: "Las reglas de la sana crítica, no son otras que las que prescribe la lógica y derivan de la experiencia, las primeras con carácter permanente y las segundas, variables en el tiempo y en el espacio".

Por su parte Couture define las reglas de la sana crítica como "las reglas del correcto entendimiento humano; contingentes y variables con relación a la experiencia del tiempo y

del lugar; pero estables y permanentes en cuanto a los principios lógicos en que debe apoyarse la sentencia".

Explayándose en el tema nos enseña que las reglas de la sana crítica configuran una categoría intermedia entre la prueba legal y la libre convicción. Sin la excesiva rigidez de la primera y sin la excesiva incertidumbre de la última, configura una feliz fórmula de regular la actividad intelectual del juez frente a la prueba. Las reglas de la sana crítica son, para él ante todo, "las reglas del correcto entendimiento humano. En ellas interfieren las reglas de la lógica, con las reglas de la experiencia del juez. Unas y otras contribuyen de igual manera a que el magistrado pueda analizar la prueba con arreglo a la sana razón y a un conocimiento experimental de los casos. El juez que debe decidir con arreglo a la sana crítica, no es libre de razonar a voluntad, discrecionalmente, arbitrariamente. Esta manera de actuar no sería sana crítica, sino libre convicción. **La sana crítica** es la unión de la lógica y la experiencia sin excesivas abstracciones de orden intelectual, pero también sin olvidar esos preceptos que los filósofos llaman de higiene mental, tendientes a asegurar el más certero y eficaz razonamiento".

**DECIMO TERCERO:** Que por su parte **Couture** destaca la diferencia entre la sana crítica y la libre convicción pues este último es "aquel modo de razonar que no se apoya necesariamente en la prueba que el proceso exhibe al juez, ni en medios de información que pueden ser fiscalizado por las partes. Dentro de este método el magistrado adquiere el convencimiento de la verdad con la prueba de autos, fuera de la prueba de autos y aun contra la prueba de autos".

Conforme a ello, el juez no está obligado a apoyarse en hechos probados, sino también en circunstancias que le consten aun por su saber privado; y "no es menester, tampoco, que la construcción lógica sea perfecta y susceptible de ser controlada a posteriori; basta en esos casos con que el magistrado afirme que tiene la convicción moral de que los hechos han ocurrido de tal manera, sin que se vea en la necesidad de desarrollar lógicamente las razones que le conducen a la conclusión establecida".

Respecto de la relación entre la sana crítica y la lógica, Couture hace ver que las reglas de la sana crítica consisten en su sentido formal en una operación lógica. Existen algunos principios de lógica que no podrán ser nunca desoídos por el juez. Así, dice, nadie dudaría del error lógico de una sentencia en la cual se razonara de la siguiente manera: los testigos declaran que presenciaron un préstamo en monedas de oro; como las monedas de oro son iguales a las monedas de plata, condeno a devolver monedas de plata. Evidentemente, está infringido el principio lógico de identidad, según el cual una cosa solo es igual a sí misma. Las monedas de oro solo son iguales a las monedas de oro, y no a las monedas de plata. De la misma manera, habría error lógico en la sentencia que quebrantara el principio del tercero excluido, de falta de razón suficiente o el de contradicción. Pero -agrega- es evidente que la corrección lógica no basta para convalidar la sentencia. La elaboración del juez puede ser correcta en su sentido lógico formal y la sentencia ser errónea. Por ejemplo, un fallo razona de la siguiente manera: todos los testigos de este pueblo son mentirosos; este testigo es de este pueblo; en consecuencia, ha dicho la verdad. El error lógico es manifiesto, pero desde el punto de vista jurídico la solución puede ser justa si el testigo realmente ha dicho la verdad. Pero puede ocurrir otra suposición inversa. Dice el juez: todos los testigos de este pueblo son mentirosos; este testigo es de este pueblo; en consecuencia es mentiroso. En este último supuesto los principios lógicos han sido respetados ya que el desenvolvimiento del silogismo ha sido correcto. Pero la sentencia sería injusta si hubiera fallado una de las premisas: si todos los hombres del pueblo no fueran mentirosos, o si el testigo no fuera hombre de ese pueblo.

Igual importancia asigna a los principios de la lógica y a las reglas de la experiencia en la tarea de valoración de la prueba ya que el juez no es una máquina de razonar, sino, esencialmente, un hombre que toma conocimiento del mundo que le rodea y le conoce a través de sus procesos sensibles e intelectuales. La sana crítica es, además de lógica, la correcta apreciación de ciertas proposiciones de experiencia de que todo hombre se sirve en la vida. Esas conclusiones no tienen la estrictez de los principios lógicos tradicionales, sino que son contingentes y variables con relación al tiempo y al lugar. El progreso de la

ciencia está hecho de una serie de máximas de experiencia derogadas por otras más exactas; y aun frente a los principios de la lógica tradicional, la lógica moderna muestra cómo el pensamiento humano se halla en constante progreso en la manera de razonar. Lo anterior lo lleva a concluir que es necesario considerar en la valoración de la prueba el carácter forzosamente variable de la experiencia humana, tanto como la necesidad de mantener con el rigor posible los principios de lógica en que el derecho se apoya. Las llamadas máximas de experiencia Couture las define como "normas de valor general, independientes del caso específico, pero como se extraen de la observación de lo que generalmente ocurre en numerosos casos, son susceptibles de aplicación en todos los otros casos de la misma especie".

**DECIMO CUARTO:** Que empero, cualquiera que sea el concepto que se dé sobre las máximas de la experiencia, es posible encontrar ciertos elementos que les son comunes y tales son los siguientes:

1° Son juicios, esto es, valoraciones que no están referidas a los hechos que son materia del proceso, sino que poseen un contenido general. Tienen un valor propio e independiente, lo que permite darle a la valoración un carácter lógico;

2° Estos juicios tienen vida propia, se generan de hechos particulares y reiterativos, se nutren de la vida en sociedad, aflorando por el proceso inductivo del juez que los aplica;

3° No nacen ni fenecen con los hechos, sino que se prolongan más allá de los mismos, y van a tener validez para otros nuevos;

4° Son razones inductivas acreditadas en la regularidad o normalidad de la vida, y, por lo mismo, implican una regla, susceptible de ser utilizada por el juez para un hecho similar;

5° Las máximas carecen de universalidad. Están restringidas al medio físico en que actúa el juez, puesto que ellas nacen de las relaciones de la vida y comprenden todo lo que el juez tenga como experiencia propia.

**DECIMO QUINTO:** Que de lo que se viene diciendo, no resulta antojadizo para este juez sentenciador, a la luz de lo considerando anteriormente, estimar que el informe pericial



aludido recientemente ejerce supremacía sobre el resto de las probanzas, situándose en la cúspide de la pirámide que se forma con la prueba y sobre éstas, puesto que ha sido elaborado con tal contundencia y esmero profesional que sus conclusiones conducen necesariamente al esclarecimiento de los hechos que motivaron la presente causa arbitral.

En efecto, ya no cabe duda alguna que el conductor del tracto camión se vio enfrentado a una obstrucción imprevista e inesperada en la calzada por la presencia o ingreso intempestivo a la pista de otro vehículo, que lo obligó a realizar una maniobra evasiva en emergencia que le hizo perder el control parcial del móvil y la unidad traccionada, chocando esta contra la barrera metálica, lo que provoca que el contenedor transportado se desprenda de sus sujeciones en el semirremolque por la presión ejercida, saliendo proyectado al lateral oriente de la vía, caiga y vuelque sobre la tierra, razonamiento que este sentenciador hará suyo por cuanto la prueba documental y testimonial aportada por la demandada en caso alguno conduce al claro establecimiento de los hechos ni mucho menos sustenta adecuadamente la tesis del rechazo que efectúa la Liquidadora de Seguros Crawford S.A.

**DECIMO SEXTO:** Que en tal sentido, las declaraciones de los testigos presentados por la demandada, si bien, pudieren configurar la hipótesis que plantea el artículo 384 N° 2 del Código de Procedimiento Civil, estériles se tornan al establecerse que ninguno de los declarantes **“concurrió al lugar de los hechos”**, por lo que no agotan los requisitos de procedencia exigidos por la norma en comento, aun cuando coinciden en la dinámica de desarrollo del siniestro denunciado, debido a que solo analizaron, revisaron y firmaron los informes de liquidación y rechazo en base a los antecedentes recopilados por la investigación que un tercero, Crawford Liquidadores de Seguros, proporcionó a la solicitante Liberty Compañía de Seguros Generales S.A.

Tan es así que en el mismo informe de liquidación N° RMT/08/09-12-01298 de fecha 7 de marzo de 2013 en el punto tercero del título Antecedentes del Hecho dentro de las gestiones de Crawford para recabar información y antecedentes al respecto se designa al Inspector Rodrigo Luarte M, de la sucursal Puerto Montt, quien fue posiblemente la única

persona que se acercó al lugar del sitio del suceso y que podría eventualmente haber pugnado en su apreciación con la del perito, sin embargo, ello no aconteció puesto que no aparece suscribiendo ningún documento o informe relacionado al asunto en cuestión, ni tampoco declarando en el juicio.

**DECIMO SEPTIMO:** Que en cuanto a los daños, es la propia liquidadora quien en su informe expresa que la mercadería que transportaba don Claudio Godoy Escobar, conductor a cargo del tracto camión patente VT-6243 que arrastraba el semirremolque patente JC-1472 transitando por la ruta 5 sur con dirección al norte, había perdido sus condiciones de calidad y que no era posible su destinación como producto para consumo humano debido a que perdió la cadena de frío, fue manipulado en un ambiente inadecuado con el riesgo de contaminación, circunstancia que obligó a dicha empresa a rechazar la totalidad del cargamento consistente en 22.000 kg de trucha HG de exportación distribuidos en 880 cajas al interior del contenedor refrigerado número SUDU506236-5.

En ese sentido, el valor del cargamento respaldado mediante factura N° 250 de fecha 07/09/2012 emitida por la empresa Trusal asciende a la cantidad de UF 2.188,55.- y con relación al casco contenedor se emitió factura N° 12-910-0319 de fecha 29/11/2012 por la suma de UF 293,85.- atendiendo que fue declarado pérdida total dado que resultó prácticamente desintegrado en el sitio del suceso.

**DECIMO OCTAVO:** Que en consecuencia, la prueba precedentemente reseñada, ponderada conforme a lo acordado por las partes en las bases de procedimiento y en conformidad a lo que disponen los artículos 342 y siguientes y 425 del Código de Procedimiento Civil, **permiten arribar al convencimiento que los hechos denunciados objeto del libelo han ocurrido de la manera como los expuso la actora, es decir, el daño se produjo en un accidente fortuito, a raíz de un impacto del semirremolque con una barrera de contención producto de lo cual el contenedor cayó volcándose e impactando posteriormente, resultando con torceduras en la parte posterior de su chasis y terminando con la mercadería expuesta (carga transportada), situaciones que se encuadran dentro de las hipótesis especificadas en la póliza sub lite que hacen que surja la responsabilidad de**

la demandada de dar la cobertura contratada por el siniestro, todas circunstancias que se refrendan, a mayor abundamiento, con el exhaustivo análisis de los instrumentos aportados al pleito, debiendo por lo tanto, acogerse la demanda intentada.

**DECIMO NOVENO:** Que el resto de los antecedentes que obran en el proceso, a juicio de este juez arbitral en nada altera o modifica lo concluido.

En mérito de las consideraciones anteriores y de conformidad a lo establecido en los artículos 1437 y siguientes, 1545 y siguientes, 1698 del Código Civil; artículos 1, 3 y siguientes, 160, 170, 342 y siguientes, 425 del Código de Procedimiento Civil, artículos 512, 556, 557 del Código de Comercio y demás disposiciones pertinentes, **se declara:**

- **Que se acoge la demanda** interpuesta a fojas 26 y siguientes por don Benjamín Pupkin Rutman, abogado, en representación de la actora **Empresa de Transporte Terrestre Transpacific Ltda.** en contra de la sociedad **Liberty Compañía de Seguros Generales S.A.** en todas sus partes, con costas e intereses corrientes que correspondan aplicar a contar de la fecha de la presente sentencia.

*Notifíquese por correo electrónico a las partes y dése copia.*

**CHRISTIAN NAVARRO SANTANA**

Árbitro

**IRENE ESPINOZA NEUPERT**

Actuaria”

Notifíquese a las partes por el siguiente correo electrónico:

[estudio.navarrofloresyguzman@gmail.com](mailto:estudio.navarrofloresyguzman@gmail.com).

