

SENTENCIA ARBITRAL:

En la ciudad de La Serena, a cuatro de julio de dos mil dieciocho.

Vistos:

PRIMERO: Por resolución de fecha 30 de marzo 2017, se tuvo por constituido arbitraje, siendo el Juez Árbitro el abogado que suscribe; y don Jorge Colvin Trucco, como ministro de fe.

El objeto del presente juicio arbitral, es proceder a resolver las peticiones concretas que realizaron las partes

Comparecieron en estos autos; y son parte del presente juicio: SOCIEDAD RUBIO Y MAUD LIMITADA, rut 77.333.980-5, domiciliada en calle Gerónimo méndez número 1581, galpón número 37, Peñuelas, Coquimbo quien otorgó patrocinio y poder a don ARIEL ENRIQUE GONZALEZ CARVAJAL, domiciliado en calle Los Carrera número 280 oficina 210, La Serena; MAPFRE COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES DE CHILE S.A., RUT 96.508.210-7, domiciliada en calle Teatinos número 280, piso cuarto, Santiago, quien otorgó patrocinio y poder al abogado don Sergio Eugenio Cortes González, domiciliado en calle Matta 309 oficina G, comuna de La Serena.

Se estableció como objeto en el presente juicio arbitral la acción de indemnización de perjuicios interpuesta por **SOCIEDAD RUBIO Y MAUD LIMITADA** en contra de **MAPFRE COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES DE CHILE S.A.**, por la suma equivalente a 8.900 unidades de fomento, que corresponde al monto asegurado de la nave San Jorge.

Las partes fueron notificadas, respecto del presente compromiso, el cual se constituyó por designación efectuada en causa rol número 3905-2014 del Primer Juzgado de Letras de Coquimbo, habiendo sido aceptado, el cargo, por el Sr. Marcos Antonio López Julio, quien juró desempeñarlo fielmente y en el menor tiempo posible. A su vez, el compromisario, designó en calidad de

actuuario, a don Jorge Colvin Trucco, en su calidad de ministro de fe y actuuario, designación que fue realizada en tiempo y forma, y legalmente notificada a las partes, como así también las demás resoluciones señaladas anteriormente.

Respecto a las notificaciones que deban hacerse en el presente juicio arbitral, se acordó con las partes, que éstas se realizarían a través de correo electrónico, que las partes indicaron al Sr. Árbitro, los cuales son: mbelenroja.pinto@gmail.com y lexabogados@tie.cl. El laudo y la ordenata, que se dicten; serán notificados por cédula.

Se acordó celebrar comparendos ordinarios los días jueves, segundos y cuartos de cada mes, hábiles, a las 17:30 Horas, a contar desde el día 14 mayo 2015. A su vez, los comparendos extraordinarios, serán a petición de parte y/o de oficio por el tribunal, siendo estos debidamente notificados en la forma ya señalada. Las partes acordaron, que el procedimiento a aplicar será el de Tribunal Arbitral Mixto, en que el procedimiento será de arbitrador, resolviendo conforme a derecho. Las partes establecen como recursos a interponer: reposición y apelación. Las partes acuerdan que los días hábiles sólo serán contabilizados de lunes a viernes, ambos inclusive. En cuanto a los plazos de incidentes, será de tres días para los traslados y un período de prueba de ocho días. Los escritos se presentarán directamente ante el Sr. Árbitro, sin perjuicio de los de mera tramitación, los cuales se podrán presentar vía correo electrónico al señor árbitro con copia al señor actuuario, fijándose como correo electrónico; abogado@marcoslopezjulio.com.

SEGUNDO: Don Ariel González Carvajal, en representación de SOCIEDAD RUBIO Y MAUD LIMITADA, interpuso demanda en contra de MAPFRE COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES DE CHILE S.A., a objeto que cumpla con la obligación de la aseguradora y se declare la obligación de pagar a la demandante la indemnización que se le adeuda, por el siniestro del bien asegurado, consistente en la pérdida total de la embarcación pesquera

denominada "San Jorge" de propiedad de la actora, según contrato de seguro que vincula a las partes del presente juicio.

La demandante señala que es dueña de la embarcación pesquera menor denominada San Jorge, matrícula número 1778, Puerto de Coquimbo, con un tonelaje grueso de 49,4, año de construcción 2001; dicha embarcación con fecha 19 de julio 2013, mientras se encontraba realizando labores habituales de pesca de pez espada, sufrió un naufragio, lo que provocó el hundimiento total de la nave en la profundidades del mar, sin posibilidad de recuperación. Agrega que según determinación de sumario de la autoridad marítima, la embarcación zozobró aproximadamente a las 15.00 horas del día 19 de julio 2013, en una ubicación determinada por la letitud 28°01 Sur y Longitud 079° 43 Weste, a unas 400 millas de la costa del puerto de Huasco y a 60 millas de la Isla San Felix, hundiéndose, luego de intentos de salvataje, a las 00,20 horas del día 20 de julio del año 2013. Señala el actor que la embarcación se encontraba asegurada, mediante contrato de seguro con la compañía demandada, según póliza N°501-12-00003940, con vigencia a partir del día 24 de agosto de 2012; el monto asegurado por el casco de la nave, señala el actor, en caso de pérdida, es de 8.900 unidades de fomento. No obstante lo anterior, la demandada se ha negado a pagar el siniestro, asilándose en el informe de liquidación respectivo, por estimar que la nave al momento del hundimiento, se encontraba fuera de la zona de navegación y autorización de zarpe. Dicho informe de liquidación fue impugnado por la sociedad asegurada, toda vez que se basa en restricciones o reglas que no se condicen en absoluto con las condiciones sobre las cuales se contrató el seguro y que se encontraban claramente señaladas en la Propuesta de Seguros que originalmente se formulara y entregara a la Compañía de Seguros, ya que indica que en tal propuesta se consignó "zona de navegación de la nave la "Ia XI y fuera 200 millas".

Agrega la demanda, que la póliza es un documento que emite la propia demandada, y que no refleja lo realmente contratado, y más aún, sólo tuvo conocimiento de la misma al momento de la negativa del pago del siniestro. La actora reitera que siempre declaró que su área de navegación estaba fuera de las 200 millas y que en todo caso, se encontraba dentro de las 60 millas de la costa, si se considera la costa de la Isla San Felix, que ninguna diferencia tendría para estos efectos con el territorio continental, pues la costa insular es también costa del territorio de Chile.

Asimismo, señala el actor que en conformidad al informe de liquidación la nave sufrió una pérdida total real; que no procedería pago de indemnización por no cumplir con las exigencias de la autoridad marítima, esto es, porque la nave se encontraba aproximadamente a 440 millas de la costa, en circunstancias que su certificado de navegabilidad se autorizó navegación hasta 60 millas. Aplica párrafo de póliza que dispone "La inobservancia de las presentes garantías liberará a la Compañía de toda responsabilidad". Por otra, indica que la autoridad marítima sobreseyó la investigación sumaria, por no haber sido posible determinar responsabilidades técnicas y profesionales de persona alguna en los hechos.

Agrega la demanda las normas que invoca, a saber los artículos 512, 513, 515, 529 numeral 2, 530, 1158 y siguientes del Código de Comercio.

Finalmente solicita se condene a la demandada al pago de la suma de 8.900 unidades de fomento, por concepto del monto asegurado por pérdida total de la nave San Jorge, en cumplimiento de las obligaciones que para ella emanan de su calidad de compañía aseguradora, según contrato de seguro que vincula a las partes.

TERCERO: El Tribunal confirió traslado de la demanda, el cual fue evacuado en los siguientes términos: Previas citas legales, la demandada indicó que con fecha 20 de agosto 2012 envió a don Pedro Díaz Moncada,

corredor de seguros que actuó en representación de la demandante, la cotización del seguro de casco marítimo respecto de la nave denominado San Jorge. Refiere que en tal documento se indicaban las características de la nave, plazo de vigencia, el valor, comisión y forma de pago y además, que la zona de navegación que define la condición física espacial que cubriría la póliza de seguros, la cual era "límites marítimos entre la I a XI región, hasta 200 millas fuera de la costa. Sujeto que la nave cuente con la autonomía para operar en dichas zonas y cumpla con las exigencias de la Autoridad Marítima tanto para la nave como la tripulación". El Puerto base: se debía informar, por parte del proponente o por el asegurado. Asimismo, la demandada indica que se establecieron una serie de garantías esenciales de suscripción, que decían relación con el certificado de seguridad y navegabilidad, matrícula de la nave, contar con equipos autónomos de achique a bordo, con el estado de conservación y navegabilidad, que debe cumplir con todas las exigencias que determine la autoridad marítima, entre otras. Señala que conforme a los datos entregados por el proponente, la Compañía estaba en condiciones de asumir el riesgo, pero con las limitaciones o en las condiciones expuestas. Además, se le respondió que "la cotización era válida por 10 días, de acuerdo a los antecedentes proporcionados, cualquier variación cambiará los términos cotizados".

Agrega la demandada, que dicha respuesta fue transmitida por el corredor de seguros Pedro Díaz Moncada a los señores Luis Jorge Marín Marín y a la Sociedad Rubio y Mauad Limitada, los que aceptaron las condiciones de la cotización. Con esta respuesta la Compañía Mapfre emitió con fecha 24 de agosto de 2.012 la póliza de seguro de casco numero 501-12-00003940. En ese documento se indica que la póliza tiene una vigencia anual venciendo el día 24 de agosto de 2.013 y se reproducen todos los términos de la respuesta o cotización de la compañía señaladas el día 20 de agosto del 2.012,

agregándose además que el beneficiario de la póliza o seguro es el Banco Scotiabank.

Asimismo, señala que la embarcación siniestrada, según el certificado de navegabilidad aprobado y autorizado por la Autoridad Marítima de Chile de fecha 10 de junio de 2.013 da cuenta que la lancha a motor San Jorge tiene una zona autorizada de HASTA 60 MILLAS. El propietario inscrito del barco menor "San Jorge" a la fecha del siniestro es don Williams Emil Mauad Meza. Con fecha 25 de junio de 2.013 por escritura pública otorgada ante el notario público de La Serena don Oscar Fernández Mora, don Williams Emil Mauad Meza compró a la sociedad Rubio y Mauad Limitada -representada en el acto por el mismo señor-, la nave materia de este juicio. En la misma escritura el propietario inscrito, constituyó una prenda sin desplazamiento de acuerdo a lo dispuesto en la ley numero 20.190, con cláusula de garantía general, a favor de SCOTIABANK CHILE, con el fin de garantizar todas y cada una de las obligaciones presentes y futuras, directas e indirectas que le adeude Rubio y Mauad Limitada. También el constituyente estableció una prohibición de no gravar ni enajenar el bien sin la autorización previa del banco. En la misma escritura se establece la obligación del constituyente de mantener asegurado el bien de acuerdo a los riesgos que la institución bancaria determine y a la que se le deberá dar copia de la póliza de seguros. Agrega que en la cláusula décimo séptima de la escritura se indica que con fecha 11 de febrero de 2.004 por escritura pública otorgada en la notaría de Coquimbo de don Oscar Suarez Álvarez, don Luis Jorge Marin Marin —anterior propietario- constituyó sobre la misma lancha, una prenda sin desplazamiento y prohibición de enajenar a favor del Banco del Desarrollo, hoy Scotiabank Chile, la que se alzó para el único fin de constituir estos nuevos gravámenes y prohibiciones.

Señala la demandada que con fecha 13 de julio de 2.013 la Gobernación Marítima de Coquimbo, dependiente de la Armada de Chile otorgó a la lancha San Jorge una Autorización de Zarpe la que señalaba que el puerto base era

Coquimbo y que se concedía por 30 días. Las áreas de navegación autorizadas eran: 29 2 35'20" S 73 20'0" W 30 20'0" S 72 2 30'0" W. Además se incorpora que el zarpe es al WESTE DE LOS VILOS HASTA 60 MILLAS.

Por otra parte, la entidad aseguradora indica que en conformidad a la póliza de seguros y la escritura de fecha 25 de junio de 2013 celebrada ante el notario de La Serena don Oscar Fernández Mora, el único beneficiario del seguro es el banco Scotiabank- Chile. Por lo que sólo la institución bancaria puede cobrar el pago de la indemnización pactada entre Rubio y Mauad Limitada y la aseguradora. Es dicha institución bancaria la que para garantizar el pago de las obligaciones o deudas contraídas por aquella, mantiene a su favor una prenda y prohibición de celebrar enajenaciones sin su consentimiento. Reitera que no se puede olvidar que es la proponente o asegurada quien informa verídica, fiel y completamente, los términos de asegurabilidad que le interesa o se le exige —por un tercero, en este caso el banco Scotiabank-, y por eso, la póliza establece como beneficiario a esa última institución.

Por lo tanto, señala la demandada, que no es posible pretender por el demandante que se le pague a título personal una indemnización que no puede percibir, pues de hacerlo se estaría incumpliendo el contrato de seguro, pasando por alto la existencia de un beneficiario y, lo que es más grave, afectando patrimonialmente a ese banco beneficiario que tiene derecho a percibir una suma de dinero si el siniestro estuviese cubierto.

En efecto, al momento de la ocurrencia del siniestro, el propietario era don Williams Emil Mauad Meza, como da cuenta la escritura de compraventa de fecha 25 de junio de 2.013 ya aludida. Por lo tanto, la sociedad limitada no tiene legitimación para accionar por el pago de la indemnización. Por lo demás, en el petitorio de la demanda Rubio y Mauad Limitada reclama para sí el pago indemnizatorio cuando no es el beneficiario de la póliza y tampoco el propietario de la especie asegurada.

La demandante no tiene interés en el seguro dado que no es la beneficiaria, la propietaria ni la poseedora de la lancha asegurada.

Sin perjuicio de lo anterior, señala la demandada, la normativa indica que el seguro comienza desde el momento que la aseguradora acepta los términos planteados y la compañía Mapfre sólo, ofreció, aceptó y concedió una cobertura de navegabilidad en términos de cubrir los siniestros dentro de las 200 millas marinas desde la costa.

Señala que es de sentido común que la cobertura y respuesta sobre un riesgo debe ser circunscrito a un ámbito espacial, sobre todo cuando se trata de bienes. Haber aceptado los términos planteados por la demandante en su libelo, Zona de Navegación "I a XI y fuera 200 millas", se contradice con la delimitación de las coberturas. Fuera de las 200 millas marinas es Alta Mar. Es decir, cualquier parte del mundo. Obviamente, los riesgos aumentan. Reitera la demandada que con la respuesta a la solicitud de seguro de fecha 20 de agosto de 2012 y la posterior póliza de fecha 24 del mismo mes, Mapfre le dijo no a la pretensión de aseguramiento tan extensiva de la proponente, y puso condiciones o límites claramente establecidos en la cotización y en la póliza. Por ello, Mapfre emitió una Póliza de Seguros que -expresamente- establecía que la cobertura de navegabilidad solo se limitaba a la zona de la I a XI región, hasta 200 millas fuera de la costa. Sujeto a que la nave cuente con la autonomía para operar en dichas zonas y cumpla con las exigencias de la autoridad marítima tanto para la nave como la tripulación.

Asimismo, se argumenta por la demandada, el siniestro ocurre entre el día 19 y 20 de julio de 2013 en el océano pacífico en la ubicación Latitud 28° 01 Sur y Longitud 079° 43 Weste, a unas 400 millas de la costas del puerto de Huasco y a 60 millas de la Isla de San Félix. Según la Autorización de Zarpe otorgada por la Armada de Chile la lancha debía navegar entre las zonas del 29 2 35'20" S 73 2 0'0" W 30 2 0'0" S 72 2 30'0" W al WESTE DE LOS VILOS y

HASTA 60 MILLAS, por lo que el siniestro ocurrió a una gran distancia de la zona autorizada por la autoridad marítima para navegar.

En cuanto a la existencia de la Isla San Félix y el hundimiento a una distancia a 60 millas marinas desde su costa, se indica en la contestación, que solo cabría indicar que -según el relato de la contraria-, hay que navegar 440 millas marinas desde el puerto de Huasco para acercarse al punto del siniestro. Y conforme a la póliza, la distancia máxima de navegabilidad "protegida" es de 200 millas marinas desde la costa considerando el puerto de zarpe que debe ser informado a la compañía aseguradora. Y la distancia aumenta si se mide los puntos desde el puerto de zarpe — que fue Coquimbo- y el lugar del accidente.

Finalmente, la demandada concluye su defensa, solicitando que se debe tener presente que los contratos —en general- se deben cumplir de buena fe; al principio de veracidad e información que regula los contratos de seguros y, al marco de circunstancias que regulan el seguro y que se contiene en la Póliza, por lo que el siniestro en cuestión se excluye de la cobertura pactada, toda vez que se infringe la circunstancia físico espacial de la protección del seguro al alejarse de las 200 millas marinas desde la costa y también infringe lo dispuesto y ordenado por la Armada de Chile que le otorga una navegabilidad a la lancha "San Jorge" de solo 60 millas desde la costa. En definitiva solicita el rechazo de la demanda en todas sus partes, con expresa condena en costas.

CUARTO: En el trámite de la réplica, la demandante ratifica las argumentaciones de su libelo principal y en relación a la defensas de la contraria indica que la contraparte confunde la póliza con el contrato de seguro, sin advertir que la primera no es más que la forma escrita que debería contener las estipulaciones del contrato, pero que no constituye el contrato mismo, necesariamente anterior a la emisión en su nacimiento a la emisión de la póliza.

Señala que en este caso concreto, la póliza emitida, la cual no fue entregada a su parte por la compañía aseguradora, no es fiel a los acuerdos de contratación contenidos en la propuesta del asegurado y la aceptación de la aseguradora, actos sustantivos previos a la emisión de la póliza. Agrega que la demandada no dice la verdad, cuando señala que respondió a la asegurada de la manera que lo indica, pues jamás comunicó la necesidad de limitaciones de áreas de navegabilidad diversas a las expresadas en la propuesta de la empresa asegurada, en especial la restricción de "hasta 200 millas fuera de la costa", en circunstancias que lo indicado por la demandante al momento de la contratación fue precisamente que su zona de navegación estaba por fuera de ese límite.

Además, agrega, que no es verdad que la demandante carezca de titularidad o legitimación para demandar el pago de la indemnización que reclama, porque ella tiene la calidad de asegurada (que no se le discute), y en cuanto tal, es la afectada por el riesgo transferido a la compañía demandada, conforme definición legal expresa de dicha calidad. El seguro no se ha cedido a terceros, ni al Banco Scotiabank ni a otra entidad o persona. Dicho Banco sólo tuvo la calidad acreedor de la demandante y tomó temporalmente la póliza como garantía, a consecuencia de la prenda que se constituyó sobre la embarcación asegurada, para garantía de créditos cursados a la actora, inicialmente, a uno de sus socios (Williams Maud), posteriormente. La contratación del seguro es anterior a la garantía constituida a favor del Banco Scotiabank, que nunca tuvo, por tanto, la calidad de asegurado. De todos modos, los créditos fueron cancelados, de suerte que nada tiene que ver en la actualidad ni con la embarcación ni con sus seguros, sobre los cuales mantuvo temporalmente derechos únicamente como garantías de sus créditos, hoy extintos.

Agrega, que la propiedad de la nave, fue transferida a don Williams Mauad días antes del siniestro. Sin embargo, esta circunstancia no tiene el efecto de

extinguir las obligaciones de la compañía aseguradora, ni priva a la asegurada de su derecho de cobro de indemnización, pues atendida las particularidades de la compraventa y la circunstancia de no haberse pagado el precio en parte alguna al momento del siniestro, ciertamente la asegurada vendedora mantiene un interés asegurable respecto de la cosa vendida, cuando muy menos futuro pues lo vendido es, en fin, la garantía del pago de su precio.

De cualquier manera y a mayor abundamiento, señala la demandante, que no habiéndose pagado el precio de la embarcación, las partes acordaron dejar sin efecto esa compraventa.

Existe interés por lo tanto de la sociedad demandante, sobre el monto de la indemnización. Finalmente, señala que hubo dispar argumentación para negar el pago del seguro, en relación a lo que se sostuvo antes y a lo contenido en el informe de liquidación, ya que ni aún con las reglas propias de la póliza invocada por la demandada, la nave no estaba en zona de exclusión, ya que de acuerdo al mérito del sumario llevado a cabo por la autoridad marítima respectiva, se acredita que la embarcación siniestrada desarrollaba sus labores de pesca en un lugar del territorio marítimo nacional distante a 60 millas de la Isla San Felix, ya que tal isla debe considerarse territorio nacional.

QUINTO: En el correspondiente trámite de duplica se reiteran las argumentaciones vertificadas en la contestación de la demanda, sin perjuicio de señalar que el artículo 514 del Código de Comercio, destaca la naturaleza solemne del contrato de seguro y de la obligación que sus condiciones deban perfeccionarse y probarse por escrito. Y ese documento no es sino la Póliza. En cuanto al conocimiento de la póliza por parte de la demandante, indica que Mapfre entregó la póliza impresa al corredor de seguros don Pedro Díaz Moncada, quien a su vez, la entregó al asegurado. Por lo demás, ningún asegurado pagaría una prima tan elevada, sin tener a la vista y a su resguardo la póliza de seguros que determina la especie asegurada, vigencia, las condiciones de asegurabilidad y las exclusiones de cobertura.

Agrega que la limitación de doscientas millas se cuenta desde el lugar de zarpe de la embarcación, a saber, Puerto de Coquimbo. Por lo demás, dicha embarcación tenía un permiso de pesca otorgado por Sernapesca de la Cuarta Región y por ende, solo se podía navegar en el área de proyección de esta región del país con una navegación de 60 millas desde la costa. Es decir, en conformidad al lugar del siniestro, se incumple la limitación de la Armada de Chile como de Sernapesca.

Por otra parte el beneficiario de la póliza es Scotiabak Chile. Así aparece en la póliza. Es obvio que ese dato tuvo que ser entregado por la asegurada. Eso guarda relación precisamente con el contrato de Prenda sin desplazamiento que se acordó días antes del siniestro entre el actual propietario de la nave —Williams Emil Mauad Meza— con la entidad bancaria.

Respecto de la venta de la nave y del interés asegurado, señala la demandada que el propietario es don William Mauad Meza. Por lo tanto, si la sociedad demandante, en la póliza no es la beneficiaria y, tampoco es la titular de dominio de la embarcación a la fecha del siniestro, no posee interés en la presente causa.

Entre las garantías esenciales de suscripción contenidas en la póliza de seguros, indica en su traslado, esta el que la nave debe cumplir con todas las exigencias que determine la autoridad marítima y si sólo podía navegar 60 millas desde el Puerto Base de Coquimbo y llega zurcar hasta las 440 millas frente a Chañaral, queda claro que incumplió con esa orden impartida por la autoridad.

SEXTO: El Tribunal llamó a conciliación, la cual no se produjo. El Tribunal recibió la causa a prueba, fijando la interlocutoria de prueba en los siguientes términos: **1.** Efectividad que la demandante posee legitimación activa para la acción intentada y en su caso, si es efectivo que la demandante es beneficiaria del contrato de seguro celebrado entre las partes; en su caso, si

la embarcación pesquera siniestrada se encontraba en garantía de obligaciones de la sociedad Rubio y Mauad Limitada, naturaleza, partes y condiciones de tal garantía; **2.** Cláusulas y condiciones del contrato de seguro acordado entre las partes, obligaciones y restricciones de los contratantes; **3.** Estipulaciones de la póliza de seguros, en su caso, obligaciones y restricciones; oportunidad de comunicación de la misma a la demandante; **4.** Efectividad que el siniestro de la nave " San Jorge ", matrícula 1778 del puerto de Coquimbo, de fecha 19 y 20 de julio 2013, se encuentra cubierto por contrato de seguro celebrado entre las partes; si tal siniestro ocurrió dentro de las 60 millas de la costa de la Isla San Felix u otro lugar y razones esgrimidas para su rechazo, en su caso, por parte de la Compañía Aseguradora.

SEPTIMO: La actora rindió prueba documental, acompañada con citación y no objetada por la contraria, a saber: **1.** Copia autorizada del expediente completo de fecha 11 de agosto de 2014 en la que consta el siniestro de hundimiento que sufrió la LM "San Jorge", el 20 de julio de 2013, suscrito por don Eduardo Rubilar Mancilla, Capitán de Fragata LT.Gobernador Marítimo de Coquimbo, con citación de la contraria; **2.** Copia simple de carta remitida a Pedro Díaz Mondaca Corredor de Seguros, de fecha 20 de agosto de 2012, bajo el apercibimiento del artículo 346 nº 3 del Código de Procedimiento Civil; **3.** Copia simple de propuesta de Seguro Casco de Naves, póliza n Q 501-1200003940, bajo el apercibimiento del artículo 346 nº 3 del Código de Procedimiento Civil; **4.** Copia simple de Póliza de pérdida total solamente para casco marítimo del Instituto a término, inscrita en el registro de pólizas bajo el código POL 192049, bajo el apercibimiento del artículo 346 nº3 del Código de Procedimiento Civil. **5.** Póliza de seguro original nº 501-12-00003940, de fecha 28 de agosto de 2012, suscrito por P.P MAPFRE Compañía de Seguros Generales de Chile S.A., bajo el apercibimiento del artículo 346 nº 3 del Código de Procedimiento Civil. **6.** Certificado de navegabilidad para nave o artefacto naval menor Nº 919579 emitido el 10 de julio de 2013, suscrito y

timbrado por el Capitán de puerto, con citación; 7. Certificado de matrícula de nave o artefacto naval menor N Q 919578 de fecha 10 de julio de 2013, suscrito y timbrado por el Capitán de puerto, con citación; 8. Copia simple de documento "formas de pago" emitido el 19 de julio de 2013 n g Póliza 501-12-00003940 al contratante: Sociedad Rubio y Mauad Limitada, bajo el apercibimiento del artículo 346 n° 3 del Código de Procedimiento Civil. 9.

Copia simple de documento de fecha 2 de octubre de 2013 que impugna informe de liquidación, remitido a los Sres. Andrés Zúñiga, Patricio Bustamante y Violer y asociados ajustadores, Suscrito por Williams Mauad Meza, con citación. 10. Copia simple de documento de fecha 3 de octubre de 2013, remitido a los Señores Sociedad Rubio y Mauad Ltda. Referencia: Siniestro 50113000000070, informe de liquidación NI Q 212855. Suscrito por Andrés Zúñiga H. Analista, con citación. 11. Copia simple de carta que da respuesta a la impugnación del informe de fecha 28 de octubre de 2013, remitido a los Señores: Sociedad Rubio y Mauad Ltda. Referencia: Siniestro N P 501-13-0070 de fecha 20 de julio de 2013, Suscrito por Andrés Zúñiga H. Analista, con citación. 12. Copia simple de tasación Prendas/Warrants, PW908489 de fecha 29 de agosto de 2012, con citación. 13. Documento original remitido a Don Luis Jorge Marín Marín de fecha 11 de agosto de 2015, suscrito y timbrado por Enrique Tello Ireland, con citación. 14. Copia simple de oficio de fecha 31 de enero de 2014, suscrito y timbrado por Felipe Jesús González Iturriaga, Capitán de Corbeta LT. Capitán de Puerto de Coquimbo, se adjunta anexo "A", con citación. 15. Copia simple de documento que resuelve investigación sumaria administrativa de fecha 18 de junio de 2014 suscrito por don Eduardo Rubilar Mancilla, Capitán de Fragata LT. Gobernador Marítimo de Coquimbo, con citación.

OCTAVO: La demandada rindió prueba documental, no objetada por la contraria, a saber: Con citación: 1. Copia autorizada de escritura pública de fecha 25 de marzo de 2013 otorgada ante el notario público de La Serena don

Oscar Fernández Mora. **2.** Copia autorizada de escritura pública de fecha 25 de junio de 2.013 otorgada ante el notario público de La Serena don Oscar Fernández Mora. **3.** Copia de Registro de Naves Menores respecto de la nave matrícula NO 1.778 de nombre San Jorge. **4.** Resolución de Dotación Mínima de Seguridad de Naves Menores numero 12.665/5 emanado de la Capitanía de Puerto de Coquimbo. **5.** Certificado de Inscripción numero 919673 emanado de la Capitanía de Puerto de Coquimbo. **6.** Informe de Liquidación número 212855 de fecha 25 de septiembre de 2.013 evacuado por Viollier y Asociados Ajustadores. **7.** Copia de autorización de Zarpe de fecha 13 de julio de 2.013 otorgado por la Gobernación Marítima de Coquimbo. **8.** Copia de Certificado de Navegabilidad para Nave o Artefacto Naval Menor NO919579 de fecha 10 de julio de 2.013 emanado de la Capitanía de Puerto de Coquimbo. **9.** Copia de Certificado de Matrícula de Nave o Artefacto Naval Menor NO919578 de fecha 10 de julio de 2.013 emanado de la Capitanía de Puerto de Coquimbo. **10.** Copia de carta de fecha 28 de octubre de 2.013 evacuada por Andrés Zúñiga, gerente de Área Casco, de la empresa Viollier y Asociados, Ajustadores. **11.** cadena de correos despachados por el testigo Pedro Eugenio Díaz Moncada que da cuenta de correos de fecha 01 de septiembre de 2015, 29 de agosto de 2016 y 29 de agosto de 2012 y su correspondiente verificación en su condición de documents electrónicos; Bajo apercibimiento del artículo 346 número 3 del Código de Procedimiento Civil: **12.** carta de fecha 02 de octubre de 2.013 denominado "INPUGNA INFORME DE LIQUIDACION" dirigida por el señor Williams Mauad Meza en representación de la Sociedad Rubio y Mauad Limitada los señores Andrés Zúñiga H. y Patricio Bustamante N. en representación de Viollier y Asociados, Ajustadores.

NOVENO: Asimismo, la demandada rindió prueba testimonial de don ALEJANDRO OLIVARES COHEN, cédula nacional de identidad número 8.515.905-4; PATRICIO ENRIQUE BUSTAMANTE NAVARRO, cédula nacional de identidad número 7.233.105-5, PEDRO EUGENIO DIAZ MONCADA, cédula

nacional de identidad número 12.208.641-0. Quienes debidamente juramentados declararon en relación a la interlocutoria de prueba. Respecto del testigo ALEJANDRO OLIVARES COHEN, se dedujo tacha, la cual fue tramitada y evacuado el traslado, quedando para definitiva su resolución. El testigo declaró AL PUNTO UNO: "La póliza suscrita señala que las partes del contrato firmada por el contratante o asegurada Rubio y Mauad Ltda. y la compañía de seguros MAPFRE y que recuerdo que el beneficiario en el caso de haber indemnización es el Banco Scotiabank, desde ese punto de vista quién debería iniciar la acción es el Banco Scotiabank. El beneficiario del contrato suscrito entre las partes es el Banco Scotiabank. Entiendo que la embarcación fue entregada en garantía al mismo banco beneficiario de la póliza y es por esta razón que en el eventual caso de que hubiese correspondido una indemnización, ésta debería haber sido entregada al Banco. Desconozco la naturaleza y condiciones de la garantía, esa información no la manejamos nosotros. Lo anterior lo sé y me consta porque tuve en mis manos el informe de liquidación y más que eso tuve a la vista los antecedentes de respaldo que abalaban la resolución tomada y recomendada a los aseguradores en el informe de liquidación.-"

Asimismo, el testigo declara respecto AL PUNTO CUATRO: "Quiero aclarar que hay dos aspecto en esta pregunta y el primero es que efectivamente existe un contrato de seguros vigente a la fecha del siniestro, sin embargo para que opere este contrato de seguro, debe cumplirse las condiciones establecidas en la póliza suscrita por las partes, y para el caso puntual que estamos analizando estas condiciones no se cumplen, por lo tanto, el evento enunciado no se encuentra amparado bajo la póliza de seguros ya que mediante la investigación que se realizó se pudo establecer que no se cumplía con las condiciones de asegurabilidad básicas para dar cobertura al accidente. En primer lugar en cuanto al lugar físico donde ocurrió el siniestro no tenemos antecedentes respecto que este se haya producido a 60 millas

náuticas de la isla San Félix por una parte, sí tenemos de acuerdo a las declaraciones entregadas por la tripulación del navío que éste zozobró aproximadamente a 440 millas de las costas chilenas, lo anterior es muy importante ya que por una parte la póliza ampara la operación de este navío al máximo de 200 millas de las costas chilenas y por otra parte la autoridad marítima le otorga al navío que es materia del presente arbitraje un permiso para navegar a una distancia máxima del puerto de zarpe de 60 millas, ésta imposición de la autoridad marítima guarda relación con la capacidad que tiene el navío para desplazarse en el océano y que guarda relación con su capacidad de maniobra y navegación, porque indudablemente al traspasar este límite coloca o aumenta en riesgo su operación en aguas más turbulentas y complejas para navegar. La autoridad marítima otorga este permiso de acuerdo a estándares que ellos tienen y que responden al tipo de barco, potencia de sus motores, calificación de su patrón o capitán y su tripulación entre otros factores que se consideren en este caso. Al respecto de las razones esgrimidas, es necesario establecer que no es la compañía aseguradora quien rechaza el caso sino que nuestro estudio de liquidadores especiales de seguros tiene la obligación de acuerdo al D.S. 1055 del 12 de diciembre de 2013, que el liquidador dentro de las funciones que tiene debe establecer la procedencia o no del reclamo, es decir, debe establecer que los hechos constitutivos del siniestro encuentran amparo bajo el contrato de seguros que las partes suscribieron, en base a lo anterior y teniendo presente los elementos antes señalados tales como que el navío se encontraba a más de 400 millas náuticas de las costas chilenas, alrededor de la costa de Chañaral, Tercera Región, que tenía un permiso otorgado por la autoridad marítima que no podía navegar a más de 60 millas del puerto de zarpe, nuestro estudio como liquidadores estableció que no correspondía otorgar cobertura al evento denunciado, ya que este no cumplía con ninguna de las condiciones establecidas en el contrato de seguro y que es obviamente nuestra base para tomar la decisión antes señalada. "

Respecto del **PATRICIO ENRIQUE BUSTAMANTE NAVARRO**, se dedujo tacha, la cual fue tramitada y evacuado el traslado conferido, quedando para definitiva su resolución. El testigo declaró lo siguiente: AL PUNTO UNO: "Entendiendo que la demandante es el asegurado, a mi entender este tiene toda la facultada para intentar una reclamación por siniestro al asegurador y estos a su vez designar un liquidador del mercado para su atención, en este caso particular la empresa designada fue Viollier y Asoc. Como liquidadores de seguros y la parte reclamante fueron los asegurados quienes mantuvieron contacto con el gerente de Casco Marítimo en la época del siniestro, señor Andrés Zúñiga, quien manejó el presente siniestro y debido a que se trataba de un caso complejo de cobertura fue presentado al suscrito en mi calidad de gerente general y de los análisis de los antecedentes aportados a la fecha era claro que el asegurado no era el beneficiario del contrato de seguro, sino que la póliza de seguros aportada se consignó a una entidad financiera específicamente al Banco Scotiabank, en este sentido el asegurado tiene la posibilidad y derecho de realizar las reclamaciones, pero cualquier pago indemnizatorio bajo las características de las pólizas remitidas obligatoriamente deberían ser remitidas a la entidad bancaria referida. De acuerdo a lo descrito anteriormente y póliza de seguro, la propiedad de la embarcación siniestrada habría prenda o garantía sobre ella de ahí que se consignara como beneficiario a Scotiabank, en el proceso de liquidación que duró hasta la emisión de nuestro informe no se presentaron antecedentes de garantía prendaria que tenía la embarcación. Lo anterior lo sé y me consta ya que como dije anteriormente en mi calidad de Gerente General y por procedimientos internos todos los casos de rechazos o falta de coberturas de importancia monetaria como es este caso, son tratados y discutidos en reunión de directorio donde se analiza los hechos y documentación que permitan respaldar alguna conclusión, en este sentido este caso fue expuesto antes de la emisión de ese informe y una vez consensuado se emite el informe de

liquidación, los que son refrendados por el suscrito, por el Gerente del Área o Director de que se trate.-

El testigo al ser repreguntado:1.- Este caso en particular fue conocido por el testigo y refrendado por el testigo.- El Testigo: Efectivamente fue conocido y refrendado por mí.-

El testigo declara respecto del PUNTO CUATRO: "No, el siniestro a que se hace referencia no encuentra cobertura en el contrato celebrado entre las partes. Del análisis y antecedentes aportados por los asegurados, se concluyó que el hundimiento fue a 440 millas de la costa contados desde el puerto de salida, contra una condición de póliza que consigna un límite de navegación hasta las 200 millas contados desde la misma costa, en esta simple comparación de hechos ocurridos versus condiciones contratadas o pactadas, llevan a concluir en que la condición particular de la póliza respecto al área de navegación no fue cumplida, y según recuerdo así se consignó en el informe de liquidación, sin perjuicio de ello, a mi entender por los hechos conocidos y apelando a los más de 30 años de experiencia como liquidador de seguros, el asegurado tampoco cumplió con la condición de navegación consignada en los documentos llamados certificado de navegabilidad y autorización de zarpe, ya que en ambos se consigna una zona de navegación de 60 millas con unas coordenadas específicas en los documentos, por esta razón, creemos que la póliza de seguro cubre una navegación más allá de la autorizada por la autoridad marítima y por lo tanto es mi parecer, que al momento en que ocurre el hundimiento el asegurado no estaba cumpliendo con la autorización otorgado por la autoridad marítima, y tampoco con la condición consignada en póliza, sin perjuicio de ello, nuestra causal base de rechazo fue el incumplimiento a la condición establecida de póliza como zona de navegación permitida de 200 millas contadas desde el puerto de salida o de zarpe. Es importante destacar que normalmente en siniestros de cascos marítimos se espera obtener peritajes de las embarcaciones objeto de conocer la causa

próxima y eficiente del siniestro, y obtener copia de los peritajes o investigaciones que realizan las autoridades del rubro, en este caso particular, aparte de obtener las certificaciones que requiere la embarcación para navegar y lograr la entrevista a los tripulantes, a la fecha del informe de liquidación no se había emitido el informe de la autoridad marítima como así tampoco la copia del inventario de los equipos que debía tener en orden la embarcación, decidiéndose por la emisión del informe de liquidación final, en base a los antecedentes aportados a dicha fecha, y teniendo una clara convicción que la condición de zona de navegación había sido excedida en forma evidente, y por lo tanto cualquier otra causal de rechazo que pudiera surgir de los informes no obtenidos, solamente iba a agravar más la condición de rechazo."

El testigo, repreguntado, responde: 1.- Para que precise el testigo, si sabe, cuál fue el punto de zarpe con ocasión del siniestro.- El Testigo: El documento fundante para estos casos de la bitácora de la nave, la que fue transcrita en el Informe de liquidación, día a día y que recuerdo fecha de zarpe del puerto de Coquimbo el día 13 de julio.-

Respecto del testigo **PEDRO EUGENIO DIAZ MONCADA**, se dedujo tacha, la cual fue tramitada y evacuado el traslado conferido, quedando para definitiva su resolución. El testigo declaró AL PUNTO DOS: "Las condiciones pactada, el cliente me pidió cotizar el CASCO, llenamos un cuestionario donde se indica la información de la nave de los dueños y que tiene una hipoteca con el banco Scotiabank donde se ingresa la zona de navegación y el monto asegurado de la nave, esta información se la envió a la compañía para cotizar el seguro, donde días posteriores me llega la cotización de la nave, donde venía la navegación hasta las 200 millas náuticas. La cotización fue enviada vía Mail al Cliente y en su oficina. El cliente me observa que quiere que la cotización queda fuera de las 200 millas náuticas, más de las 200 millas, la Compañía indica que al no tener el certificado de la Gobernación marítima que autorice una navegabilidad superior a las 200 millas contados desde la costa,

no se puede otorgar el adicional; se le informa al cliente y el cliente acepta las condiciones escritas que fue el 24 de agosto de 2012, es la fecha en que se acepta y desde ahí comienza la cobertura; aclaro que la indicación del cliente fue de 8000 UF, y al día de la suscripción de la póliza tenía que ser por 8900 UF que corresponde al monto de la nave a lo cual se accedió y la póliza se generó de acuerdo a ese requerimiento, esa póliza debía ser entregada al banco lo cual no me consta, pero tal situación se debía a la hipoteca que me he referido, y se le informó la zona de navegación al cliente vía presencial, es decir personalmente, una vez suscrito el seguro pagó mes a mes la cuota del seguro, ya que este es el segundo barco tomado al cliente por mí, cuando me refiero al cliente lo hago respecto de Soc. Rubio y Mauad Ltda., de don William Mauad., y don Sebastián Rubio. Lo anterior lo sé y me consta porque yo fui presencialmente.-

Repreguntado el testigo, declaró: 1.- Quien fue la persona que gestionó esta póliza de seguro entre Rubio y Mauad Ltda. Y Mafred Seguros.- El Testigo: Yo, Pedro Díaz Moncada 2.- Se Solicito se le exhiba al testigo documento acompañado en esta audiencia que lleva rótulo de Póliza de Seguro CASCOS Na 501-12-00003940, y que diga si él corresponde al negocio gestionado por el testigo y que es materia de este juicio.- El Testigo: Sí, corresponde.- Se solicita que el testigo tras revisar el documento informe a este Tribunal, si esta póliza contiene los acuerdos pactados por Rubio y Mauad Ltda., y la demandada.- El Testigo: Sí corresponde a las condiciones pactadas.-

Contrainterrogado el testigo: 1.-Cuál fue la fecha en que Rubio y Mauad elaboró la propuesta.- El Testigo: Primero se llenó el cuestionario para mandar la información a la Compañía, después la compañía estudia el cuestionario días después que fue como una semana, envía las condiciones para la póliza, después que el cliente acepta la cotización lleno los datos de la propuesta y se lleva a la compañía, el 24 de agosto de 2012 es la fecha de iniciación de la propuesta y vigencia de la póliza.- 2.- Quién es el que llena la

propuesta.- El Testigo: Yo lleno la propuesta de puño y letra.- 3.- Que aclare si como corredor de seguros la demandante le informó su zona de navegación.- El Testigo: Sí, correcto, se indica vía e-mail, en la cotización que se indica y en el momento que se indicó en su oficina de la empresa.- 4.- Cuál fue la zona de navegación que le informó la demandante. El Testigo: De la Primera a la décima región y dentro de las 200 millas de las costas chilena.- 5.- Fue la única propuesta que se presentó.- El Testigo: A la compañía, sí. En la oficina de La Serena se entrega la propuesta donde se ingresa el Na de folio en donde queda con cobertura, y la persona que entrega la propuesta soy yo Pedro Díaz Moncada.-

El testigo declara AL PUNTO TRES: 1.- Para que diga el testigo si Rubio y Mauad debía pagar primas o dinero por la póliza de seguros contratados.- El Testigo: Sí, correcto debía pagar diez cuotas a contar la primera cuota a contar del 25 de septiembre del 2012.- 2.- Para que diga el testigo si la demandante pagó las mencionadas cuotas, y si la respuesta es afirmativa, cómo las pagaron, quién las pagó y a quién se les pagaban las primas.- El Testigo: Sí, se pagaron todas las cuotas, se pagaron yéndole a cobrar todos los meses los seguros vigentes, y yo personalmente iba a cobrar y llevaba el pago a la compañía de seguros. Las cuotas o primas las pagó Soc. Rubio y Mauad, yo les mandaba a Claudio García un correo con el cobro de las cuotas y posteriormente pasaba a buscar los documentos, y eso hasta el último tiempo, debido a que les cobro otros seguros vigentes. La primas se les pagaba a la compañía de seguros Mapfred, normalmente las pagaba yo y luego se las cobraba a ellos.- 3.- Mantiene relaciones comerciales con la demandante.El Testigo: Si.- 4.- En este acto se le exhibe documento que fue acompañado en esta audiencia, que da cuenta de correos enviados en distintas fechas, y que en específico, se solicita se refiera al correo mail enviado por él el día 29 de agosto de 2012, indicando a quién iban dirigidos estos correos, qué mensaje contenía el correo, y qué archivo adjunto se menciona.- El Testigo: Se envió el

correo a Claudio García y William Mauad, y el mensaje dice Willy: Adjunto póliza de seguro del CASCO San Jorge, y adjunto archivo, que es la póliza 501-12-00003940 en PDF, coincidiendo con el documento que se acompañó en esta audiencia. Entregué además la póliza directamente en la oficina del Cliente Soc. Rubio Mauad, no recuerdo fecha, posterior a la fecha de entrega del mismo.-"

DECIMO: El tribunal procedió a oficiar a la Autoridad Marítima, a petición de la parte demandada, en los siguientes términos: "Se solicita remitir Copia íntegra y completa del registro de naves menores correspondientes a la matrícula I .778 de la nave llamada "San Jorge", que contenga todas las inscripciones desde su apertura de registro hasta el día de hoy, adjuntando todos los documentos y anexos al registro antes mencionado. 2. Copia íntegra y completa del expediente correspondiente a la nave matrícula N O 1.778 denominada "San Jorge", conteniendo todas las autorizaciones de zarpe, restricciones y limitaciones de navegación contenidos en los Certificados De Navegabilidad Para Nave o Artefacto Naval Menor, certificados de cualquiera otra clase y todo documento que contenga la carpeta. 3. Copia íntegra y completa del expediente de investigación que termino con el sobreseinniento respecto del hundimiento de la embarcación menor llamada "San Jorge"; 4. Además, sírvase informar a este Tribunal Arbitral y respecto del navío antes aludido, cuál era la zona de navegación autorizada para la nave llamada "San Jorge" a la fecha de hundimiento (julio de 2.013), matrícula y distintivo N O I .778 CB-7196, y cuál es el punto desde dónde se debe calcular el inicio de la extensión territorial contemplada en la autorización de zarpe.

UNDECIMO: Con fecha 13 de octubre 2016 se lleva a efecto audiencia de reproducción de video acompañado, cuya acta es del siguiente tenor: Siendo las 17:30 horas se lleva a efecto audiencia decretada, con la asistencia de los representantes de ambas partes, procediéndose a ver video en que se aprecian lo siguiente hechos: Se visualizan dos embarcaciones en alta mar y

un bote menor con personas que son trasladadas al barco desde donde se lleva a efecto la grabación; a medida que avanzan las imágenes la luz de día va disminuyendo rápidamente; desde las embarcaciones se aprecia iluminación artificial. Las personas trasladadas en el bote menor son embarcadas al barco desde cual se hace la grabación, la mayoría portan chalecos salvavidas; se aprecian otras personas a bordo del barco, aparentemente la tripulación del mismo; el audio del video es de baja calidad y no se logra escuchar las conversaciones.

DECIMO SEGUNDO: Las partes con fecha 12 de enero 2017 acuerdan prorrogar competencia al tribunal arbitral por un año más, a contar de la extinción del plazo original de dos años. El Tribunal accede a lo solicitado y se prorroga competencia.

DECIMO TERCERO: Se recibió respuesta de oficio de parte de Gobernación Marítima de Coquimbo, agregándose los antecedentes a los autos.

DECIMO CUARTO: El árbitro informó a las partes propuesta de honorarios del Tribunal, la cual ascendió al 10% de la cuantía de lo demandado, las partes quedaron en analizar propuesta.

DECIMO QUINTO: Se designó un nuevo ministro de fe a don Carlos Taiba González.

DECIMO SEXTO: La parte demandante abonó por concepto de honorarios, quedando pendiente el pago de la suma de dos millones quinientos mil pesos.

DECIMO SEPTIMO: Se citó para oír sentencia.

Con lo relacionado, y considerando:

PRIMERO: TACHAS. Respecto del testigo **ALEJANDRO OLIVARES COHEN**, la parte demandante formula tacha en virtud de lo establecido en el artículo 358 N° 4, y en subsidio la N° 6, ambos del Código de Procedimiento

Civil, en atención a que prestó servicios para la demandada y evacuó informe que dio lugar al rechazo del siniestro. En subsidio, solicitó la declaración de inhábil conforme lo establecido en el N° 6 atendido a que no tendría la imparcialidad necesaria, producto del servicio prestado e informe elaborado. Se evacuó el traslado solicitando el rechazo de la tacha deducida, en virtud que el testigo no es dependiente de la parte que lo presenta y además, que de los dichos del testigo no se constata la pérdida de imparcialidad.

En conformidad a las declaraciones del testigo, es claro y evidente, que el testigo no es dependiente de la parte que lo presenta y por otra parte, su labor de liquidador, le impone la función de elaborar informe, por lo que su imparcialidad no está en duda, ya que en definitiva, ambas partes han contratado un seguro, el cual se encuentra regulado, en cuanto a los siniestros, a la liquidación de los mismos.

En consecuencia, se desestiman las tachas deducidas.

Respecto del testigo **PATRICIO ENRIQUE BUSTAMANTE NAVARRO**, se dedujo tacha del artículo 358 N° 6 del Código de Procedimiento Civil atendido que precisamente por el servicio que prestó y el informe que emitió, siendo él quien recomendó rechazar el pago del seguro, por lo que carece de toda imparcialidad que exige la norma para deponer sobre los hechos materia de este juicio. La contraria, solicitó el rechazo de la tacha, en base a quien declara en su condición de liquidador oficial de seguros y sujeto a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros, se ve en la obligación de conocer las circunstancias de todo siniestro y de toda compañía de seguro que le requiera su servicio, para que de manera imparcial, objetiva, sujeta a las normas de la técnica, de la lógica, leyes naturales y las circunstancias del caso concreto resuelva en un informe no vinculante para las partes si procede o no el pago y cobertura de siniestro.

Resolviendo la tacha, se debe considerar, que el testigo ha reconocido que es liquidador oficial de seguros, por lo que es su función informar respecto de siniestros, los cuales pueden ser objeto de reclamo por las partes, por lo que su imparcialidad no se ve afectada, ya que independiente del resultado, su función y pago de honorarios no están en función del rechazo o aceptación del siniestro. En consecuencia, se desestima la tacha deducida.

Respecto del testigo **PEDRO EUGENIO DIAZ MONCADA**, se dedujo tacha del artículo 358 N° 4 y en subsidio la N° 6, ambos del Código de Procedimiento Civil, por estimar que posee interés en el juicio, careciendo de toda imparcialidad para deponer como tal, puesto que ha afirmado tener un vínculo laboral con la demandada como porque es de su interés que la misma obtenga resultados favorables en este arbitraje.

La contraria solicitó el rechazo de las tachas deducidas ya que el testigo es un corredor de seguros, y como tal se encuentra sujeto a la fiscalización, nombramiento y supervisión de la Superintendencia en las mismas condiciones que los liquidadores oficiales de seguros. Asimismo, indica que Pedro Eugenio Díaz Moncada, no es dependiente de la demandada, y tampoco presta servicios a honorarios sujetos a instrucciones directas de jefatura de la Compañía de Seguros MAPFRE. En cuanto a la tacha formulada en base al N°6 del 358, la pregunta formulada, fue reproducida de manera literal a lo que dice el código, y sin una explicación más precisa, el testigo solo se limitó a contestar sin dar la posibilidad a extenderse en su respuesta.

Resolviendo las tachas deducidas, es necesario indicar, como ya se ha indicado, el testigo es corredor de seguros, no siendo dependiente de la parte que lo presenta y es su función informar respecto de los siniestros que se le encargan; asimismo, es necesario indicar que el testigo no ha indicado que tipo de interés posee en el juicio, siendo que dicho interés debe necesariamente ser económico, lo cual no fue explicitado por el testigo.

En consecuencia, se desestima las tachas deducidas.

SEGUNDO: Objeción de Documentos.

La parte demandada objetó los siguientes documentos: 1.- copia simple de póliza de pérdida total solamente para Casco Marítimo del Instituto a Término, inscrito en el Registro de Póliza, bajo el código POL 192049. 2.- Documento original remitido a don Luis Jorge Marín Marín de fecha 11 de agosto de 2015, suscrito y timbrado por Enrique Tello Ireland. El primer documento se objeta por falta de integridad, por estimar que su texto no se ha acompañado en forma íntegra, faltando varios párrafos en su impresión. En cuanto al segundo documento, fue objetado por falta de autenticidad por no emanar de su parte y no constarle su efectividad.

De la objeción se confirió traslado, el que no fue evacuado.

Resolviendo las objeciones de documentos, es necesario, indicar que no se rindió prueba a su respecto, no obstante que la propia parte acompañó como parte de la documentación que agregó en parte de prueba, copia del primer documento y en cuanto al segundo, más bien la objeción dice relación con el valor probatorio del mismo.

En consecuencia, el Tribunal rechaza la objeción de documentos deducidas, sin perjuicio del valor probatorio que se le asignaran a los referidos documentos por parte del Tribunal.

TERCERO: El objeto del juicio ha sido fijado por las peticiones concretas de las partes, las cuales se han concretado en una demanda interpuesta por SOCIEDAD RUBIO Y MAUD LIMITADA, mediante la cual se busca obtener la declaración de pago, a favor de la demandada, en contra de COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES DE CHILE S.A., por la suma equivalente a 8.900 unidades de fomento, por concepto del valor asegurado de la embarcación

marítima menor denominada San Jorge, matrícula número 1778, Puerto de Coquimbo.

CUARTO: La actora, SOCIEDAD RUBIO Y MAUD LIMITADA, señala que la nave San Jorge, zozobró aproximadamente a las 15.00 horas del día 19 de julio 2013, en una ubicación determinada por la letitud 28°01 Sur y Longitud 079° 43 Weste, a unas 400 millas de la costa del puerto de Huasco y a 60 millas de la Isla San Felix, hundiéndose, luego de intentos de salvataje, a las 00,20 horas del día 20 de julio del año 2013, lo cual significó la pérdida íntegra de la nave, por lo que hizo efectivo el denuncia ante la compañía aseguradora, la cual previo informe de liquidación rechazó el pago del siniestro en base a lo concluido por ente informante. En efecto, se concluye en dicho informe, que no corresponde el pago del seguro, toda vez que la nave sufrió el naufragio fuera de la zona de navegabilidad. En consecuencia, la demandada, se negó al pago del referido siniestro.

La actora argumenta, que la razón del rechazo es del todo ajeno a lo contratado, ya que el contrato de seguros celebrado entre las partes cubría desde las regiones I a XI y fuera de las 200 millas marítimas. Explica, que la aseguradora jamás entregó la póliza correspondiente, sino que hasta la ocurrencia del siniestro, en la cual se consignan limitaciones de 60 millas y de cumplir con la reglamentación de la autoridad marítima, lo cual no corresponde, toda vez que es un documento extendido unilateralmente por la demandada. Solicita se condene a la demandada al pago de la suma de 8.900 unidades de fomento, por concepto del monto asegurado por pérdida total de la nave San Jorge, en cumplimiento de las obligaciones que para ella emanan de su calidad de compañía aseguradora, según contrato de seguro que vincula a las partes.

QUINTO: La compañía aseguradora, solicita el rechazo de la acción deducida, toda vez que el siniestro no se encuentra cubierto por el contrato de seguro pactado, lo cual se refleja en la póliza correspondiente y más aun, la

ocurrencia del mismo se produce en una zona del todo externa a la zona de navegabilidad asegurada. En efecto, la compañía indica que tal zona corresponde al interior de las 200 millas, desde la costa del territorio nacional y a mayor abundamiento, debía cumplir con la reglamentación de la Autoridad Marítima, lo cual no ocurrió en la especie, ya que la nave zozobró fuera de las 60 millas autorizadas por dicha autoridad. Asimismo, la demandada señala que la acción intentada debe ser desestimada, ya que la actora no posee interés en el objeto asegurado, ya que la nave fue transferida a Williams Emil Mauad Meza. Y luego fue objeto de un contrato de prenda a favor del banco Sckotiabank, por lo que es esta institución bancaria la que es la beneficiaria del seguro en cuestión. Solicita en definitiva el rechazo de la acción deducida, con costas.

SEXTO: La actora, en la réplica, reitera que las condiciones pactadas no son aquellas que indica la aseguradora, y que han servido de fundamento para el no pago del siniestro. En efecto, señala que el contrato de seguros fue respecto de una zona de navegabilidad entre las regiones I y XI y fuera de las 200 millas, en especial considerando que la nave se dedica a la pesca del pez espada, cuya presencia se encuentra especialmente en dichas zonas. Indica que posee interés en el objeto asegurado, ya que no obstante la transferencia de dominio y la prendas constituidas, poseen un interés en la indemnización, ya que los créditos solicitados se encuentran del todo pagados a la institución bancaria y además, que el precio de la compraventa jamás fue pagado.

SEPTIMO: La demandada, en la dúplica, señala que las condiciones contratadas son las consignadas en la póliza, la cual es clara y precisa respecto de la zona de navegabilidad y de las condiciones que debía cumplir la embarcación, lo cual en la especie no se cumplieron, ya que el siniestro ocurrió fuera de las 200 millas y además, más allá de las 60 millas autorizadas por la Autoridad Marítima.

OCTAVO: En conformidad a la discusión planteada es claro que el origen del conflicto se enmarca dentro de un contrato de seguro marítimo, por lo que es necesario determinar las condiciones pactadas entre las partes. Luego, una vez determinadas las referidas condiciones, contrastar las mismas con las circunstancias del siniestro denunciados y verificar si tal evento, está dentro de las coberturas acordadas. Una vez establecido lo anterior, determinar los beneficios del seguros, según el caso.

NOVENO: En cuanto a las condiciones del seguro contratado, las partes acompañaron Póliza de Seguro original nº 501-12-00003940, de fecha 28 de agosto de 2012, suscrito por P.P MAPFRE Compañía de Seguros Generales de Chile S.A., respecto de la Nave San Jorge, documento no objetado, el cual acredita la existencia, fecha, objeto y montos pactados, entre otras condiciones del referido contrato de seguros. No obstante, la discusión se radica en las condiciones y/o garantías pactadas, y en tal sentido, la demandante insiste en que la zona de navegabilidad es entre las regiones I y XI y fuera de las 200 millas; por su parte la aseguradora, indica que tal zona sólo abarca al interior de las 200 millas y además, que tal área estaba reducida a lo que indicara la Autoridad Marítima, lo que en la especie se reducía a 60 millas contados de la costa del mar territorial, considerando al Puerto de Coquimbo, como puerto base.

En este sentido las partes han acompañado los siguientes documentos: Copia simple de carta remitida a Pedro Díaz Mondaca Corredor de Seguros, de fecha 20 de agosto de 2012; Copia simple de propuesta de Seguro Casco de Naves, póliza n Q 501-1200003940; Copia simple de Póliza de pérdida total solamente para casco marítimo del instituto a término, inscrita en el registro de pólizas bajo el código POL 192049; Póliza de seguro original nº 501-12-00003940, de fecha 28 de agosto de 2012, suscrito por P.P MAPFRE Compañía de Seguros Generales de Chile S.A.; Certificado de navegabilidad para nave o artefacto naval menor Nº 919579 emitido el 10 de julio de 2013, suscrito y timbrado por

el Capitán de puerto; Certificado de matrícula de nave o artefacto naval menor N Q 919578 de fecha 10 de julio de 2013, suscrito y timbrado por el Capitán de puerto, con citación; Copia simple de documento "formas de pago" emitido el 19 de julio de 2013 Póliza 501-12-00003940 al contratante: Sociedad Rubio y Mauad Limitada. Tales instrumentos dan cuenta que la zona de navegabilidad correspondía en la propuesta: Zona de Navegabilidad I a XI Región y fuera 200 millas", pero en la carta del corredor y póliza se indicó como zona de navegabilidad: "los límites marítimos entre la I a XI región, hasta las 200 millas fuera de la costa, sujeto que la nave cuente con la autonomía para operar en dichas zonas y cumpla con las exigencias de la Autoridad Marítima tanto para la nave como la tripulación"; En la póliza, además se indica: "9.- La nave debe cumplir con todas las exigencias que determine la autoridad marítima. 10. La inobservancia de las presnetes garantías liberará a la Compañía de toda responsabilidad."; en el certificado de navegabilidad de la nave en cuestión, vigente a la fecha del siniestro, se indica por parte de la autoridad marítima como Zona de Navegabilidad Autorizada es: "hasta 60 millas"

En efecto, tales documentos indican, por un lado, que hubo una propuesta en que se indicó como zona de navegabilidad entre la I y XI regiones y fuera de 200 millas y por otro, tanto la comunicación del corredor, que intervino en el contrato celebrado y la póliza correspondiente, se constata que la zona de navegabilidad es "los límites marítimos entre la I a XI región, hasta las 200 millas fuera de la costa, sujeto que la nave cuente con la autonomía para operar en dichas zonas y cumpla con las exigencias de la Autoridad Marítima tanto para la nave como la tripulación".

Este sentenciador le dará valor de plena prueba a los documentos, no objetados, y más aún presentados por la propia parte demandante, en cuanto a que la zona de navegabilidad pactada fue aquella establecida como entre "los límites marítimos entre la I a XI región, hasta las 200 millas fuera de la costa, sujeto que la nave cuente con la autonomía para operar en dichas zonas y

cumpla con las exigencias de la Autoridad Marítima tanto para la nave como la tripulación", ya que en definitiva las partes, actuaron conforme a lo pactado en la referida póliza, tanto en cuanto al objeto asegurado, fechas de coberturas, condiciones, precio de prima, sin perjuicio, que una vez ocurrido el siniestro la parte demandante esgrimió una zona de navegabilidad diversa, sin que aportara algún otro antecedente que permita lograr una convicción diversa por parte del Tribunal.

DECIMO: Que la prueba testimonial confirma la conclusión anterior, ya que el testigo ALEJANDRO OLIVARES COHEN, declara en relación al punto en cuestión: "En primer lugar en cuanto al lugar físico donde ocurrió el siniestro no tenemos antecedentes respecto que este se haya producido a 60 millas náuticas de la isla San Félix por una parte, sí tenemos de acuerdo a las declaraciones entregadas por la tripulación del navío que éste zozobró aproximadamente a 440 millas de las costas chilenas, lo anterior es muy importante, ya que por una parte la póliza ampara la operación de este navío al máximo de 200 millas de las costas chilenas y por otra parte, la autoridad marítima le otorga al navío que es materia del presente arbitraje un permiso para navegar a una distancia máxima del puerto de zarpe de 60 millas, ésta imposición de la autoridad marítima guarda relación con la capacidad que tiene el navío para desplazarse en el océano y que guarda relación con su capacidad de maniobra y navegación, porque indudablemente al traspasar este límite coloca o aumenta en riesgo su operación en aguas más turbulentas y complejas para navegar. "; a su vez el testigo, **PATRICIO ENRIQUE BUSTAMANTE NAVARRO**, declara lo siguiente: "No, el siniestro a que se hace referencia no encuentra cobertura en el contrato celebrado entre las partes. Del análisis y antecedentes aportados por los asegurados, se concluyó que el hundimiento fue a 440 millas de la costa contados desde el puerto de salida, contra una condición de póliza que consigna un límite de navegación hasta las 200 millas contados desde la misma costa, en esta simple

comparación de hechos ocurridos versus condiciones contratadas o pactadas, llevan a concluir en que la condición particular de la póliza respecto al área de navegación no fue cumplida, y según recuerdo así se consignó en el informe de liquidación..."; "el asegurado tampoco cumplió con la condición de navegación consignada en los documentos llamados certificado de navegabilidad y autorización de zarpe, ya que en ambos se consigna una zona de navegación de 60 millas con unas coordenadas específicas en los documentos, por esta razón, creemos que la póliza de seguro (no) cubre una navegación más allá de la autorizada por la autoridad marítima y por lo tanto es mi parecer, que al momento en que ocurre el hundimiento el asegurado no estaba cumpliendo con la autorización otorgado por la autoridad marítima, y tampoco con la condición consignada en póliza, sin perjuicio de ello, nuestra causal base de rechazo fue el incumplimiento a la condición establecida de póliza como zona de navegación permitida de 200 millas contadas desde el puerto de salida o de zarpe. Por su parte el testigo, **PEDRO EUGENIO DIAZ MONCADA**, expone: "Las condiciones pactadas, el cliente me pidió cotizar el CASCO, llenamos un cuestionario donde se indica la información de la nave de los dueños y que tiene una hipoteca con el banco Scotiabank donde se ingresa la zona de navegación y el monto asegurado de la nave, esta información se le envió a la compañía para cotizar el seguro, donde días posteriores me llega la cotización de la nave, donde venía la navegación hasta las 200 millas náuticas. La cotización fue enviada vía Mail al Cliente y en su oficina. El cliente me observa que quiere que la cotización queda fuera de las 200 millas náuticas, más de las 200 millas, la Compañía indica que al no tener el certificado de la Gobernación marítima que autorice una navegabilidad superior a las 200 millas contados desde la costa, no se puede otorgar el adicional; se le informa al cliente y el cliente acepta las condiciones escritas que fue el 24 de agosto de 2012, es la fecha en que se acepta y desde ahí comienza la cobertura; aclaro que la Indicación del cliente fue de 8000 UF, y al día de la suscripción de la póliza tenía que ser por 8900 UF que corresponde al monto de la nave a lo cual se

accedió y la póliza se generó de acuerdo a ese requerimiento, esa póliza debía ser entregada al banco lo cual no me consta, pero tal situación se debía a la hipoteca que me he referido, y se le informó la zona de navegación al cliente vía presencial, es decir personalmente, una vez suscrito el seguro pagó mes a mes la cuota del seguro, ya que este es el segundo barco tomado al cliente por mí, cuando me refiero al cliente lo hago respecto de Soc. Rubio y Mauad Ltda., de don William Mauad., y don Sebastián Rubio. Lo anterior lo sé y me consta porque yo fui presencialmente.”; “Se Solicito se le exhiba al testigo documento acompañado en esta audiencia que lleva rótulo de Póliza de Seguro CASCOS Na 501-12-00003940, y que diga si él corresponde al negocio gestionado por el testigo y que es materia de este juicio.- El Testigo: Sí, corresponde.- Se solicita que el testigo tras revisar el documento informe a este Tribunal, si esta póliza contiene los acuerdos pactados por Rubio y Mauad Ltda., y la demandada.- El Testigo: Sí corresponde a las condiciones pactadas.-

En efecto, los tres testigos son contestes en señalar que el contrato de seguros en definitiva fue pactado entre las partes, respecto de la zona de navegabilidad que se establece en la póliza y que además, se debía cumplir con las condiciones que la Autoridad Marítima fijará, en la especie, 60 millas. En consecuencias, tales declaraciones permiten a este sentenciador en conformidad al artículo 384 del Código de Procedimiento Civil, establecer como zona de navegabilidad, pactada entre las partes, la consignada en la póliza acompañada. Asimismo, que tales condiciones fueron de perfecto conocimiento de la demandante, toda vez que las partes están sin contradicción en cuanto a que el corredor de seguros, don Pedro Díaz Moncada, intervino en la intermediación del mismo, el cual compareció a declarar que no obstante, la demandante había solicitado una cobertura por fuera de las 200 millas, en definitiva sólo se accedió y pacto entre la I y XI regiones, hasta 200 millas, y siempre que se cumplieran con las exigencias de la autoridad marítima, en la especie, sólo hasta 60 millas.

A mayor abundamiento, la actora no rindió prueba para acreditar sus dichos en cuanto a que las condiciones pactadas, en cuanto a la zona de navegabilidad, estuviera por fuera de las 200 millas, ya que el único antecedente acompañado, sólo da cuenta de una propuesta y no constituye el contrato de seguros propiamente tal.

Asimismo, el documento denominado "carta simple remitida a Pedro Díaz Mondaca, Corredor de Seguros, de fecha 20 de agosto 2012", constituye la respuesta de la Compañía de Seguros, por lo que no es posible establecer las condiciones, como pretende la actora, sólo a raíz de un documento preparatorio del seguro definitivo, ya que evidentemente, el contrato de seguros, es un contrato bilateral y por ende, antes de perfeccionarse debe haber conceso respecto de sus condiciones. En efecto, en dicha carta se indica expresamente "Límites marítimos entre las I a XI región, hasta 200 millas fuera de la costa. Sujeto que la nave cuente con la autonomía para operar en dichas zonas y cumpla con las exigencias de la Autoridad Marítima tanto para la nave como la tripulación."

UNDECIMO: Que es necesario señalar que el artículo 512 del Código de Comercio, nos indica que 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 algunos de los riesgos de pérdida o deterioro que corren sobre 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. Es así como, existe el asegurador, el asegurado, la prima -que es el precio del seguro-, el riesgo -que es la eventualidad de todo caso fortuito que causa la pérdida o deterioro de un objeto asegurable- y finalmente el siniestro, que es la pérdida o el daño de la cosa asegurada.

A su vez, el artículo 514 del código referido, nos indica que el documento justificativo del seguro se llama POLIZA, cuyas menciones básicas

están mencionadas en el artículo siguiente del cuerpo legal citado, entre ellas los riesgos que el asegurador toma sobre sí, la vigencia de cobertura de riesgos, la prima y la enunciación de todas las circunstancias que puedan suministrar al asegurador un conocimiento exacto y completo de los riesgos, y de todas las demás estipulaciones que hicieren las partes. Por regla general, los riesgos principiaron a correr por cuenta del asegurador desde que las partes suscriban la póliza, a no ser que la ley disponga otra cosa.

En conformidad a la normativa señalada, es la póliza la que justifica y/o acredita el contrato de seguros, no obstante que las partes podrán acreditar, por los medios de prueba idóneos, alguna circunstancia que justifique alguna condiciones nueva y/o diferente pactada. En la especie, la actora no rindió prueba alguna que permitiera a este Tribunal, determinar condiciones diversas a las plasmadas en la póliza acompañada, incluso por ambas partes. En consecuencia, la zona de navegabilidad acreditada, tanto por la prueba documental, y la declaración de testigos, consistente en las tres declaraciones de testigos contestes, lo cual en conformidad al artículo 384 2º del Código de Procedimiento Civil, constituye plena prueba a su respecto.

DECIMO SEGUNDO: Que en conformidad a la materia a dilucidar, es necesario indicar que uno de los elementos relevantes en un contrato de seguros es el Riesgo. La individualización y delimitación del riesgo se puede definir por el tipo de ramo (si asegura cosas, derechos, patrimonio o personas); sobre el objeto en que recae; por el tiempo en que se contrata el seguro; y por las estipulaciones de la póliza que excluyen la responsabilidad de la compañía para el caso que el siniestro se produzca en determinadas circunstancias o por ciertas causas. Todos los seguros, bajo cualquier normativa y en cualquier legislación, contemplan estipulaciones limitativas del riesgo, por cuanto la técnica aseguradora exige conocer el riesgo que se cubre, sin que existan pólizas destinadas a cubrir cualquier tipo de riesgo y en cualquier época. Siempre existe una limitación temporal (vigencia del contrato)

y una limitación cualitativa del riesgo (exclusiones, garantías, condiciones de asegurabilidad) que otorgan a las partes certeza del riesgo efectivamente transferido al asegurador y por el que se ha pagado prima, pues al no definir o limitar el riesgo, no sería posible tarificar el seguro: no hay precio para un riesgo absoluto. Lo anterior, se aplica al seguro marítimo, siendo aplicable la normativa entre los artículos 512 a 560 del Código de Comercio salvo las materias específicas incluidas entre los artículos 1.158 y siguientes del mismo código. Es así que el artículo 1.161 señala que los seguros marítimos tienen por objeto indemnizar al asegurado respecto de la pérdida o daño que pueda sufrir la cosa asegurada por los riesgos que implica una aventura marítima, fluvial, lacustre, o en canales interiores. Por su parte, el artículo 1.162 señala que, la aventura y su extensión dependen de lo que las partes estipulen en el contrato de seguro. A falta de estipulación, se entienden incluidos en el riesgo los peligros que provengan o que puedan ocurrir como consecuencia de la navegación o de estar la nave o artefacto naval en puerto o detenido, incluyendo en este concepto los peligros derivados de las condiciones del tiempo, incendios, piratas, ladrones, asaltantes, capturas, naufragios, varamientos, abordajes, cambios forzados de ruta, apresamiento, saqueo, requisamiento por orden de potencia extranjera, represalia y, en general, todos los cambios fortuitos que ocurran en el mar u otros medios.

No obstante lo anterior, la normativa señala expresamente que, "cualquier excepción a los riesgos señalados en el inciso anterior, deberá constar expresamente en la póliza."

Lo anterior, implicaba que la actora debió haber probado tal condición excepcional, lo cual como ya se ha indicado, no ocurrió. Más aún, es la propia póliza la que indica la zona de navegabilidad: "límites marítimos entre la I a XI región, hasta 200 millas fuera de la costa. Sujeto que la nave cuente con la autonomía para operar en dichas zonas y cumpla con las exigencias de la Autoridad Marítima tanto para la nave como la tripulación".

Por su parte, el artículo 1.173 indica que el contrato de seguro marítimo se entiende perfeccionado desde el momento en que el asegurador expresa por escrito su aceptación a la propuesta escrita de celebrar el seguro, y luego debe emitirse la correspondiente póliza, la que refleja las condiciones de aquel.

En definitiva, la prueba rendida, por ambas partes sólo permite establecer que la respectiva zona de navegabilidad sólo correspondía a la proyección en el mar entre las regiones I y XI, dentro de las 200 millas y además limitada, estas última a lo que indica la autoridad marítima, es decir, a 60 millas al momento de ocurrencia de los hechos denunciados como siniestro de la nave San Jorge.

DECIMO TERCERO: Que establecida la zona de navegabilidad de la nave asegurada, es necesario verificar el lugar de ocurrencia de los hechos, la cual se determina por los propios dichos de la actora, la que indica en su libelo principal que "con fecha 19 de julio 2013, mientras se encontraba realizando labores habituales de pesca de pez espada, sufrió un naufragio, lo que provocó el hundimiento total de la nave en la profundidades del mar, sin posibilidad de recuperación. Agrega que según determinación de sumario de la autoridad marítima, la embarcación zozobró aproximadamente a las 15.00 horas del día 19 de julio 2013, en una ubicación determinada por la letitud 28°01 Sur y Longitud 079° 43 Weste, a unas 400 millas de la costa del puerto de Huasco y a 60 millas de la Isla San Felix, hundiéndose, luego de intentos de salvataje, a las 00,20 horas del día 20 de julio del año 2013. Lo anterior, se ve refrendado en informe de liquidación, el cual ratifica tal ubicación del siniestro y además, se acompañó copia de investigación sumaria, la cual reafirma tales dichos en cuanto al lugar donde ocurrieron los hechos.

DECIMO CUARTO: Que de la simple contrastación del lugar donde ocurrió el siniestro y la zona de navegabilidad asegurada, es evidente que la nave San Jorge se encontraba fuera de esta última. En efecto, por un lado más allá de las 200 millas, y por otro, fuera de las 60 millas autorizadas por la

Autoridad Marítima. Lo anterior, implica que la nave no respetó la referida zona de navegabilidad y por otro, no cumplió con las limitaciones que la Autoridad Marítima le fijó, a saber las 60 millas, lo cual redundó que infraccionó la garantías esenciales de suscripción (numeral 9), del contrato pactado, según lo establecido en la póliza acompañada.

DECIMO QUINTO: Es necesario indicar que la actora no se hizo cargo de las garantías esenciales de suscripción, en especial respecto del cumplimiento de las condiciones impuestas por la Autoridad Marítima. Sólo se limitó en señalar que la investigación terminó sin la determinación de responsable alguno, lo cual por cierto es del todo insuficiente, ya que en definitiva, no se logró determinar responsabilidades, ya que la nave no pudo ser inspeccionada, en atención a que se encontraba en las profundidades del océano pacífico, según se indica en la investigación sumaria llevada a cabo por la Autoridad Marítima.

DECIMO SEXTO: Que establecido el hecho que el siniestro ocurrió fuera de la zona de navegabilidad pactada en el contrato de seguros, según los antecedentes acompañados, en especial copia de investigación de la Autoridad Marítima, es evidente que el evento no se encuentra cubierto por el contrato de seguros y por ende, la negativa al pago por parte de la compañía aseguradora demandada, posee un sustento fáctico y contraactual.

No obstante lo anterior, a fin de analizar todas las alegaciones de las partes, es necesario verificar que el contrato de seguros fue suscrito entre el proponente Sociedad Rubio y Mauad Limitada y Compañía de Seguros Mapfre S.A., cuyo beneficiario fue Banco Scotiabank. En consecuencia, es la institución bancaria la que quedó como destinataria de los beneficios del seguro, para el evento de ocurrencia de un siniestro, como el de la especie. La actora argumentó que posee interés actual en la indemnización, toda vez que el precio de la compraventa no le fue pagado y que además, a la institución bancaria le había pagado todos los créditos que fueron garantizados con la nave siniestrada.

Tales dichos no fueron respaldados con prueba alguna, por lo que mal pudo constatarse un interés actual en la referida indemnización demandada.

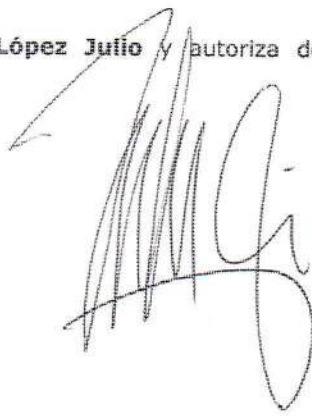
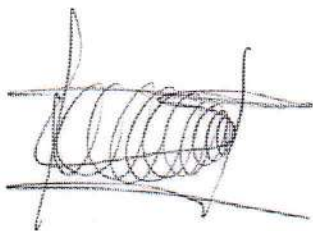
DECIMO SEPTIMO: La prueba rendida no analizada de modo expreso, en nada altera las conclusiones a las que se ha arribado.

En conformidad a lo expuesto y lo dispuesto en las normas de los artículos 512, 513, 515, 529 numeral 2, 530, 1158, 1177 y siguientes del Código de Comercio; artículos 628 y siguientes del Código de Procedimiento Civil y artículos 223 y siguientes del Código Orgánico de Tribunales.

SE RESUELVE:

- 1.- Se rechazan las tachas deducidas.
- 2.- Se rechaza la objeción de documentos.
- 3.- Se rechaza la demanda interpuesta por el abogado don Ariel González Carval, en representación de Sociedad Rubio y Mauad Limitada en contra de Mapfre Compañía de Seguros Generales de Chile S.A.
- 4.- Cada parte pagará sus costas, en atención a que se estima que la actora tuvo motivo plausible para litigar. Las costas del Tribunal son fijadas en la suma de diez millones de pesos, siendo de cargo de cada parte, la suma de cinco millones de pesos. Se declara que la parte demandante ya pagó la suma de dos millones quinientos mil pesos.

Proveyó Juez Arbitro Marcos López Julio y autoriza don Carlos Taiba González, como ministro de fe.



notifícase, 27-06-2018

