

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia  
JUZGADO : 30º Juzgado Civil de Santiago  
CAUSA ROL : C-23274-2017  
CARATULADO : comercial olyfrut SpA/Chubb de Chile  
cOMPAÑÍA DE sEGUROS gENERALES s.A.

Santiago, veintidós de Julio de dos mil veintiuno

**VISTOS:**

Con fecha 28 de agosto de 2017, complementada el 13 de septiembre del mismo año, comparece el abogado don Antonio Villalobos Castillo, en representación judicial de **Comercial Olyfrut SpA**, sociedad del giro de su denominación, ambos domiciliados en Rosario Norte N° 615, oficina 2202, comuna de Las Condes, quien deduce demanda de cumplimiento de contrato con indemnización de perjuicios en contra de **Chubb Chile Compañía de Seguros Generales S.A.**, representada por su gerente general subrogante don Giancarlo Antonio Merello Burzio, ambos domiciliados en calle Miraflores N° 222, piso 11, comuna de Santiago.

**I. ANTECEDENTES GENERALES**

**a) Contrato de seguro y el siniestro**

Expone que por correo electrónico enviado el 28 de mayo de 2015, el gerente de Olyfrut, don Alberto Campos Espinoza, solicitó a don Joel Fuentes Barrientos, Coordinador de Comercio Exterior de Bice Corredores de Seguros Limitada, cotizar una póliza de seguro de transporte destinada a cubrir los riesgos que pudieran afectar a una carga de 47,5 toneladas de cables de cobre; que recibió como respuesta que Chubb había accedido a cotizar; y que, al día siguiente, se formalizó lo indicado mediante el envío de la cotización respectiva, la cual fue aceptada por el señor Campos, en representación de Olyfrut, con fecha 1 de junio de 2015.

Afirma que al 24 de julio de 2015, se encontraba vigente la póliza de seguro N° 43255246 emitida por Chubb, cuyas condiciones



generales se encontraban incorporadas al depósito de pólizas de la Superintendencia de Valores y Seguros bajo el código POL 120130700, denominada “POLIZA DE TRANSPORTE MARÍTIMO PARA CARGA ‘A’”, la que fue emitida con fecha 15 de junio de 2016 (sic) y cuya vigencia se extendía entre el 31 de mayo de 2015 y el 30 de junio de 2015.

Indica que la referida póliza corresponde a aquellas que, en materia de seguros, se denomina como una póliza de todo riesgo, es decir, de aquellas que cubren cualquier riesgo que pudiera afectar la materia asegurada, con excepción de las situaciones expresamente excluidas en la misma póliza.

Precisa que, en este caso, la cobertura está definida en la cláusula tercera del N° I de la siguiente manera: “*3. RIESGO. Este seguro cubre todo riesgo de pérdida o daño físico a la carga o mercadería definida como materia asegurada, producido por cualquier causa exceptuando las que se estipulan en las cláusulas 6, 7, 8, 9 y 10 siguientes*”. Entonces, la póliza cubría toda pérdida o daño físico que afectara a la carga transportada, con excepción de aquellas situaciones contempladas en las cláusulas 6, 7, 8, 9 y 10 de la misma, y que corresponden a exclusiones generales, por contaminación radioactiva, de innavegabilidad o ineptitud, de guerra y de huelga, respectivamente.

Relata que con fecha 24 de julio de 2015, Olyfrut fue informada que la reserva realizada en la naviera para transportar los dos contenedores que incluían la materia asegurada, se había anulado, y los mismos contenedores habían sido devueltos vacíos al puerto de embarque. Por ello, ese mismo día, don Alberto Campos Espinoza por parte de Olyfrut, envió un correo electrónico al señor Fuentes Barrientos de Bice Corredores de Seguros, informando la posible ocurrencia de un siniestro que afectaba la carga asegurada en la póliza antes mencionada; y con fecha 30 de julio de 2015, el señor Jorge Varas Meneses, jefe de siniestros de la corredora, formalizó el denuncio de siniestro ante la compañía.



Hace presente que los contenedores donde se encontraba la materia asegurada habían sido puestos sobre el camión que los transportaría en su presencia, como representante de Olyfrut; que el cargamento había sido inspeccionado por la empresa Bureau Veritas Quality Services (SHANGAI) CO. LTD., con el objeto de verificar que contenía efectivamente, en calidad y peso, los cables de cobre; y que, junto a lo anterior, se procedió a cerrar y sellar los contenedores, también en su presencia y del inspector de Bureau Veritas Quality Services (SHANGAI) CO. LTD., para iniciar su traslado al puerto.

**b) El informe de liquidación y el rechazo de la cobertura**

Señala que con fecha 22 de diciembre de 2015, la empresa liquidadora FGR Hanna Limitada, emitió el informe de liquidación con la decisión de rechazar el siniestro, entregando los siguientes argumentos: “a- Que no se establece una causa de riesgo cubierto bajo la póliza de seguros contratada en Chubb. Ello se fundaría, en que por tratarse de una venta en condiciones CIF, de acuerdo a los Incoterms, el riesgo de transporte hasta el puerto de embarque, Xingang, China era del proveedor de la carga y en línea con lo anterior, la responsabilidad de cobertura de la Compañía comenzaba desde el puerto antes indicado al que no llegaron los contenedores; y b- Que la póliza excluye las pérdidas inexplicables”.

Agrega que, en base a este informe, Chubb rechazó otorgar cobertura por el siniestro denunciado, negándose así a cumplir su obligación de indemnizar, contraída en el contrato de seguro celebrado con su representada.

**c) Motivos de rechazo son improcedentes**

Manifiesta que el informe de liquidación, en el cual se basó la demandada para rechazar la cobertura al siniestro, invocó causales de exclusión que resultan inaplicables al caso, por las siguientes razones.

Primero, porque la póliza contratada cubría desde la bodega del vendedor. En efecto, aunque el liquidador sostenga que la responsabilidad de cobertura de la compañía comenzaba desde el puerto, al que no llegaron los contenedores; lo cierto es que durante la



negociación de las condiciones de la póliza contratada, Olyfrut, a través de su representante, recalcó en varias oportunidades sobre la necesidad de que la cobertura debía iniciarse desde el momento de la salida de la carga de la bodega del vendedor.

Denota que lo anterior se encuentra ratificado por el solo hecho de la contratación de la póliza por parte de Olyfrut, ya que ello se hizo sin perjuicio de la contratación de una póliza del mismo tipo por parte de la empresa vendedora, tal como se le hizo saber a la corredora de seguros, mediante correo electrónico remitido el 29 de mayo de 2015; y que el mismo señor Joel Fuentes Barrientos de la empresa corredora de seguros, ratificó lo solicitado en su oportunidad por Olyfrut en reunión efectuada en febrero de 2017, a la que asistieron representantes de Chubb, de la empresa de liquidación y el señor Jorge Varas Menseses, jefe de siniestros de la corredora.

Agrega que tampoco resulta válido el fundamento del liquidador sobre la utilización de condiciones CIF de acuerdo a Incoterms, que implica que el riesgo de la carga la asume el vendedor, puesto que ello no es aplicable al siniestro denunciado, en el entendido que el contrato de seguro no considera en ninguna de sus estipulaciones dichos conceptos. Por lo demás, incluso aceptando dicho razonamiento, el negocio realizado por Olyfrut consistía en dos operaciones independientes: primero, la compra de los cables de cobre al proveedor chino y, a continuación, la venta inmediata de los mismos a su cliente ubicado en Francia, motivo por el cual era, para los efectos del seguro, el vendedor de la mercancía y, en consecuencia el proveedor de la misma. Así, precisamente por ello consideraba necesario contar con el seguro para el trayecto entre el lugar de entrega de los cables y el puerto de embarque.

Concluye sobre este punto que lo anterior demuestra, a todas luces, que la cobertura contratada por Olyfrut consideraba el riesgo de pérdida de la mercancía en el trayecto entre el lugar de entrega de la misma y el puerto de embarque, como finalmente ocurrió.



Segundo, porque la póliza no contempla la exclusión de pérdida inexplicable. Como ya se ha señalado, la póliza contratada cubre cualquier riesgo que pudiera afectar la materia asegurada, con excepción de aquellas situaciones expresamente excluidas en la misma, dentro de las cuales no se encuentran las pérdidas inexplicables.

Expone al respecto que la exclusión de pérdida inexplicable no aparece en las condiciones generales de la póliza, sino que es agregada solo en las condiciones particulares del contrato de seguro, y es por ello que, de conformidad a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 349 de la Superintendencia de Valores y Seguros, no puede ser aplicada, desde que esta regulación especial en la materia indica: “*las condiciones particulares, sólo pueden modificar el texto de las condiciones generales depositadas en caso de establecerse condiciones más convenientes o favorables para el asegurado o beneficiario, en su caso, suprimiendo exclusiones, restricciones o requisitos especiales de cobertura, sin que con ello se modifique sustancialmente el tipo de riesgo o la cobertura. No se podrán agregar exclusiones*”.

#### **d) Cobertura del riesgo entre bodega y puerto de embarque**

Refiere que las condiciones generales del seguro establece, en su numeral 11.1: “*Este seguro se inicia desde el momento en que las mercaderías dejan la bodega o lugar de almacenaje en el lugar citado en las Condiciones Particulares de la póliza, para comienzo del tránsito, continúa durante el curso ordinario del mismo y finaliza...*”.

Agrega que lo anterior es ratificado en que la misma póliza dispone, al establecer exclusiones de cobertura en sus condiciones particulares, que aunque no son aplicables –según ya fue explicado–, resultan aclaratorias respecto de que lo solicitado incluía el trayecto de transporte terrestre, que: “*En caso de transporte terrestre, no se cubren los daños que experimente la carga transportada y/o la materia asegurada, a consecuencia de que el medio transportador más el*



*contenedor sobrepasen el límite máximo de altura legalmente permitido...”; y además que: “No se cubre debido a infracciones:*

*Si el conductor del medio transportador incurre en alguna de las siguientes infracciones o contravenciones:*

- *Conducir el medio transportador con su sistema de dirección, frenos y rodaje en condiciones deficientes o antirreglamentarias.*
- *Conducir en estado de ebriedad, o bajo cualquier droga...”.*

Concluye sobre este punto que, si se sigue la postura del liquidador en el sentido que solo habría cobertura entre los puertos designados en la póliza, estas exclusiones incorporadas en la póliza por la propia compañía, carecerían de sentido.

#### **e) Respecto a la pérdida**

Señala que, de acuerdo a la póliza, Chubb tiene como obligación indemnizar a Olyfrut el valor de las mercancías aseguradas; y que la pérdida corresponde, de acuerdo a lo indicado por el mismo liquidador del siniestro, a la suma de USD \$267.031,24.

#### **II. OBLIGACIÓN DE INDEMNIZAR DE CHUBB**

Indica que la principal obligación que asume el asegurador en el contrato de seguro, es pagar la indemnización que proceda; y que, de acuerdo a la doctrina, esta obligación está determinada por la concurrencia copulativa de los siguientes factores: (i) La existencia de un contrato de seguro y que éste sea válido; (ii) El cumplimiento por parte del asegurado de todas las obligaciones y cargas que deba observar; (iii) Que ocurra un siniestro por alguno de los riesgos previstos en la póliza y cubiertos por ella; y (iv) Que el siniestro acaezca durante la vigencia del contrato.

Sostiene que, en este caso, se cumplen todas y cada una de estas condiciones, pues existe un contrato de seguros válido entre Chubb y Olyfrut; Olyfrut cumplió con todas las obligaciones y cargas que le imponía el contrato, tales como pagar la prima estipulada, denunciar inmediatamente la ocurrencia del siniestro, etc.; el siniestro era uno de los riesgos previstos y cubiertos en la póliza; y este ocurrió con ocasión de la pérdida de cuarenta sacos con cables de cobre los



que, a su vez, se encontraban contenidos en dos contenedores de cuarenta pies, dentro del periodo de vigencia de la póliza que era desde el 31 de mayo al 30 de junio de 2015.

Concluye al respecto que, en consecuencia, Chubb debe ser condenada a cumplir, de manera forzada, la obligación de indemnizar que asumió en el contrato de seguro.

### **III. VALOR RECLAMADO DE LA PÉRDIDA**

Afirma que su representada debió soportar la pérdida de la mercancía en su patrimonio, y además dejó de percibir la utilidad que le habría reportado el cumplimiento del contrato celebrado con la empresa Domar, y que fue terminado anticipadamente por ésta ante la situación ocurrida por la falta de cumplimiento de la obligación de indemnizar el siniestro por parte de la demandada.

Concluye que, en suma, procede que se declare la obligación de Chubb de indemnizar los perjuicios sufridos por Olyfrut debido al rechazo del siniestro N° 43255246-1, que corresponden a la pérdida de la mercancía asegurada que asciende a la suma de USD\$267.031,24.

Finaliza solicitando que se tenga por interpuesta demanda en contra de Chubb Chile Compañía de Seguros Generales S.A., representada por su gerente general subrogante don Giancarlo Antonio Merello Burzio, todos ya individualizados, admitirla a tramitación y, en definitiva, declarar:

1. Que Chubb Chile Compañía de Seguros Generales S.A. deberá indemnizar a Comercial Olyfrut SpA los perjuicios sufridos por ésta a causa del siniestro que la afectó.
2. Que la indemnización que deberá pagar Chubb Chile Compañía de Seguros Generales S.A. corresponde a USD \$267.031,24 equivalentes a la fecha de la presentación de la demanda a la cantidad de \$169.914.902, o bien la suma mayor o menor que el tribunal determine conforme al mérito del proceso.
3. Que la suma indicada deberá ser pagada con los intereses corrientes para operaciones expresadas en moneda extranjera.



4. Que Chubb Chile Compañía de Seguros Generales S.A. deberá pagar las costas de esta causa.

Con fecha 11 de octubre de 2017, se notificó la demanda.

Con fecha 6 de agosto de 2018, la **demandada contestó** la demanda solicitando su rechazo, con costas.

## **I. EN CUANTO A LOS HECHOS EXPUESTOS EN LA DEMANDA**

Advierte que la demandante omite indicar que la carga objeto del contrato correspondía a cables de cobre usados, lo que resulta relevante por la exclusión de robo, según se explicará más adelante; y confiesa espontáneamente que solicitó la cotización del seguro recién el día 28 de mayo de 2015, esto es, dos días después de que la carga ya se encontraba cargada en los contendores y en los camiones respectivos, según se desprendería del informe “Inspection Report N° INS/T-15/060” de Bureau Veritas acompañado por la misma actora, cuestión que da cuenta que el tránsito asegurado (responsabilidad de Chubb) se iniciaba desde que la carga ingresara al Puerto de Xingang, China, para ser embarcada en la motonanave “Irenes Reliance”, lugar al que jamás llegó, cancelándose incluso la reserva para el transporte marítimo.

Hace presente que la demandante además sostiene que al día 24 de julio de 2015, se encontraba vigente la póliza emitida por Chubb, lo que entra en abierta contradicción con lo que sostiene más adelante al señalar “...y cuya vigencia se extendía entre el 31 de mayo de 2015 y el 30 de junio de 2015”. La evidente contradicción de la actora, está destinada a tratar de justificar infructuosamente que el aviso del siniestro fue totalmente extemporáneo y que la vigencia de la póliza estaba concluida, lo que por sí solo y sin perjuicio de lo que se dirá más adelante, le resta absolutamente cobertura a su reclamo, debiendo rechazarse la demanda.

Refiere que también la demandante señala: “*En efecto, con fecha 24 de julio de 2015, ‘OLYFRUT’, procede al denuncio de siniestro respectivo debido a que fue notificado que la reserva que se*



*había realizado en la naviera para transportar los dos contenedores que incluían la materia asegurada se había anulado y los mismos contendores habían sido devueltos vacíos al puerto de embarque*", de lo cual se desprende:

a) Que la actora reconoce que la carga jamás llegó al puerto de Xingang, China, lugar de origen del tránsito asegurado, conforme se indica expresamente en la póliza de seguros materia de autos.

b) Que la demandante, ni cuando le fue requerido por el liquidador de seguros ni en la presente demanda, ha explicado cómo se produjo la supuesta pérdida de las mercaderías y las circunstancias del supuesto siniestro, lo que impide completamente que tenga derecho a indemnización alguna, por tratarse de una pérdida inexplicable.

c) Que la demandante reconoce que el denuncio del siniestro fue absolutamente extemporáneo, prácticamente dos meses después que la mercancía habría sido cargada para su traslado al puerto, lo que no resiste análisis alguno y obliga al rechazo de la demanda.

Denota que la demandante además señala: "*Hacemos presente que los contendores donde se encontraba la materia asegurada había sido puestos sobre el camión que los transportaría en mi presencia, como representante de 'OLYFRUT' y el cargamento había sido inspeccionado por la empresa BUREAU VERITAS QUALITY SERVICES (SHANGAI) CO LTD.... Junto a lo anterior, se procedió a cerrar y sellar los contendores, también en mi presencia y del inspector de BUREAU VERITAS QUALITY SERVICES (SHANGAI) CO LTD. Para, a continuación, iniciar su traslado al puerto*".

Al respecto, indica que este supuesto llenado, sellado e inicio de traslado al puerto se realizó el 26 de mayo de 2015 (conforme consta del informe citado por la demandante); y que, como ya se expuso, la actora cotizó el seguro el día 28 de mayo de 2015, lo que da cuenta que jamás podría asegurarse un riesgo que ya se había iniciado (tramo terrestre de traslado al puerto). Por lo demás, el representante de Olyfrut se habría preocupado de estar presente en la supuesta



inspección y de aparecer en las fotografías del informe, sin embargo, no puede explicar qué pasó con los contendores que jamás llegaron al puerto, denunciando el siniestro dos meses después.

## **II. EXCEPCIONES Y DEFENSAS**

### **1. Inexistencia de obligación de indemnizar: correcto rechazo del siniestro por el liquidador del seguro**

#### a) Marco normativo

Expone que en materia de interpretación y aplicación de los seguros marítimos –dentro de los cuales se encuentra el seguro de transporte marítimo, como el de autos–, prima el principio de autonomía de la voluntad, esto es, lo acordado por las partes en las condiciones particulares, por sobre las reglas contenidas en el Código de Comercio, las que tiene carácter supletorio, según se desprende de los artículos 542 y 1159 del mismo texto legal.

Sostiene que lo anterior es de vital importancia, pues la demandante intenta dejar sin efecto normas legales (artículos 1159 y 1162 del Código de Comercio) invocando la Norma de Carácter General N° 349 de la actual CMF, lo que no resiste análisis alguno, pues es la ley la que señala que tratándose de seguros marítimos prima la voluntad de las partes, no pudiendo dejarse sin efecto una norma legal con una de la índole de la citada de contrario. Por lo demás, la supuesta norma general se aplica a los seguros generales (no marítimos) y tiende a proteger a las personas naturales en la contratación de seguros (no a comerciantes como la demandante).

Asevera que, en consecuencia, al versar el seguro subite sobre transporte marítimo de carga, las normas del Código de Comercio no resultan imperativas primando las disposiciones del contrato de seguros celebrado entre las partes. Solo en defecto de la estipulación de las partes, conforme indica el artículo 1159, se aplicarán las reglas del Título VII del Libro III del Código de Comercio.

b) El siniestro no ocurrió dentro del tránsito asegurado, ni dentro del periodo de vigencia



Señala que el liquidador del seguro rechazó la cobertura por cuanto: “*El cargamento fue a su vez asegurado por Comercial Olyfrut SPA., en Chubb de Chile Compañía de Seguros Generales S.A. con origen en Xingang China y destino Puerto de Fos Sur Mer en Francia.*

*De acuerdo a información que se ha podido obtener y que se transcribe anteriormente, la reserva ante la naviera efectuada para este cargamento compuesto de dos contenedores fue anulada y los contenedores devueltos vacíos, sin tener información de que ocurrió con la carga. Se nos ha indicado que la operación fue anulada y que el transporte terrestre no se habría efectuado.*

*La responsabilidad de cobertura de Chubb de Chile Compañía de Seguros comenzaba desde Xingang, puerto al cual no llegaron los contenedores; no se tiene documentos de ingreso al puerto, tampoco documentos de transporte terrestre, por tanto no existe antecedentes que establezcan que ha ocurrido una pérdida cubierta por la póliza 43255246 de Chubb de Chile Compañía de Seguros”.*

Advierte que la demandante intenta contrarrestar la incuestionable conclusión de rechazo antes transcrita, sosteniendo que la póliza contratada cubría desde la bodega del vendedor hasta el Puerto de Fos Sur Mer en Francia. Sin embargo, el claro tenor literal tanto de la propuesta del seguro, como de la póliza N° 43255246 de Chubb de Chile Compañía de Seguros, indican categóricamente “ORIGEN: XINGANG, CHINA”, siendo este puerto el inicio del tránsito asegurado (inicio de cobertura). Como la carga nunca arribó al señalado puerto, conforme lo explica detalladamente el liquidador de seguros, Chubb no está obligada a indemnización alguna.

Agrega que la factura comercial (INVOICE N° XK150526) del vendedor contradice la tesis de la actora, al indicar que la condición de venta es CIF y el lugar de entrega es el puerto de carga Xingang, China. Es el propio vendedor que establece que él era responsable hasta el puerto referido, con lo cual, el tránsito asegurado -como lo dice expresamente la póliza- se iniciaba en el puerto.



Sostiene que, como ya fue señalado, la demandante reconoce que la carga habría iniciado su transporte terrestre al puerto el día 26 de mayo de 2015, y que cotizó el seguro dos días después, esto es, el 28 de mayo de 2015, aceptando el seguro solo el 1 de junio de 2015. Así las cosas, resulta imposible que Chubb se hubiera comprometido a dar cobertura desde bodega del vendedor, cuando la carga, al momento de acordarse el seguro, ya había salido varios días atrás del recinto con supuesto destino al puerto de Xingang.

Reitera que la propia demandante señaló que el periodo de vigencia del seguro se extendía entre el 31 de mayo y el 30 de junio de 2015. Así, si la carga salió de la bodega del vendedor el 26 de mayo de 2015, resulta imposible que la cobertura o tránsito asegurado haya sido antedatada desde bodega del vendedor (ubicada en 4-5-702 Dongyuan Xiaoqu Xinhua Districe Shijiazhuang, City Hebei, China), sino evidentemente desde el puerto de origen: Xingang.

Invoca el artículo 1162 del Código de Comercio, y explica que tratándose de un seguro marítimo, son las partes las que acuerdan su extensión. En esta línea, las condiciones generales del seguro (numeral 11.1) son absolutamente coherentes con lo anterior, a diferencia de la interpretación que pretende la demandante, pues señalan que el “seguro se *inicia desde el momento que las mercaderías dejan la bodega o lugar de almacenaje en el lugar citado en las Condiciones Particulares de la póliza, para el comienzo del tránsito*”. Así las cosas, las condiciones generales del seguro hacen un reenvío a las condiciones particulares, que señalan expresamente que el lugar de almacenaje de inicio del tránsito es el puerto de origen, Xingang, China.

Concluye al respecto que, habiendo reconocido la demandante que la carga jamás arribó a puerto de Xingang, y resultando indiscutible que el tránsito asegurado (cobertura) se iniciaba desde el ingreso al referido puerto, el siniestro carece de cobertura, fue correctamente rechazado y la demanda debe ser rechazada.

c) Exclusión de pérdida inexplicable



Expone que, sin perjuicio que el supuesto siniestro ocurre fuera del tránsito asegurado, paralelamente concurre la exclusión de pérdidas inexplicables, la que fue expresamente invocada por los liquidadores oficiales de seguro FGR-HANNA, para rechazar la cobertura del siniestro.

Hace presente que la demandante no desconoce que estamos en presencia de una pérdida inexplicable, sino que desesperadamente intenta justificar que no resultaría posible pactar la mencionada exclusión, invocando para ello el carácter de póliza todo riesgo y la ya mencionada Norma de Carácter General N° 349 de la actual CMF.

Señala que según el artículo 1162 del Código de Comercio, “*La aventura y su extensión dependen de lo que las partes estipulen en el contrato de seguro*”, lo que resulta absolutamente coherente con la primacía de la autonomía de la voluntad tratándose de seguros marítimos (artículo 1159) y el hecho que las normas imperativas no le resultan aplicables a estos seguros (artículo 542). Es en virtud de estos principios y normas legales, que los contratantes de este seguro –ambos comerciantes– pactaron expresamente la exclusión de pérdida inexplicable que resulta del todo aplicable y obliga al rechazo de la presente demanda.

Añade que las condiciones generales, como su nombre lo indica, son condiciones generales que son modificadas por las partes en las condiciones especiales o particulares de la póliza, pactándose expresamente en este caso la exclusión en comento. En este sentido, la Norma de Carácter General N° 349 de la actual CMF, no resulta aplicable a un seguro marítimo, pactado entre comerciantes y no puede tener mayor jerarquía que la norma de los artículos 1162 y 1159 citados, por lo cual, no resulta aplicable.

Denota que, por lo demás, la incorporación de la exclusión de pérdida inexplicable, no es otra cosa que la inclusión de la obligación dispuesta por el artículo 1177 del Código de Comercio, en cuanto a que el asegurado debe acreditar la ocurrencia del siniestro, y declarar sinceramente y sin reticencia, sus circunstancias y consecuencias. Al



respecto, durante todo el proceso de liquidación y en el escrito de demanda, Comercial Olyfrut SpA no ha sido capaz de explicar y acreditar la ocurrencia del siniestro, como se desprende de que:

- Un personero de la demandante habría viajado a China e inspeccionado personalmente en la bodega del proveedor la carga y sellado de los contendores, y los vio salir rumbo al puerto el 26 de mayo de 2015. Sin embargo, luego se olvidó de su carga y denunció el siniestro el día 24 de julio de 2015.
- No se ha acompañado ningún documento que dé cuenta del transporte terrestre.
- No se ha acompañado parte policial o denuncia judicial que dé cuenta que alguna autoridad china fue comunicada de lo ocurrido e iniciado una investigación al respecto.
- No se ha acompañado ningún documento que dé cuenta del ingreso de la carga al puerto de Xingang.
- No se ha explicado por qué no se denunció la póliza contratada en China.

Indica que, conforme a lo señalado, al estar en presencia de una pérdida inexplicable y no haber dado cumplimiento la demandante al artículo 1177 mencionado, la exclusión y causal de rechazo en comento resultaba del todo procedente, debiéndose rechazar la demanda.

Concluye que Chubb cumplió cabal y lealmente con el contrato de seguro, por lo que la acción carece de todo fundamento. El rechazo del siniestro por parte de los liquidadores oficiales de seguros, es del todo procedente, completamente apegado al contrato de seguro, a las normas del Código de Comercio y la costumbre en la materia, con lo cual no existe y no puede haber incumplimiento alguno por su parte.

## **2. En subsidio, improcedencia de la acción y de indemnización alguna con cargo al contrato de seguro**

- a) Falta de interés asegurable y legitimación activa

Expone que el interés asegurable o interés asegurado es un elemento fundamental en el contrato de seguro, tanto terrestre como



marítimo, al punto que la carencia del mismo anula el seguro y deja sin cobertura el siniestro; que al respecto, el artículo 1167 del Código de Comercio establece que: “*Cuando la cosa asegurada deba pasar por la custodia o propiedad de varias personas mientras está corriendo los riesgos, el seguro de mercancías se entiende celebrado por cuenta de quien corresponda, a menos que la póliza disponga otra cosa*”; y que, por su parte, el artículo 1165 del mismo código, indica que el asegurado “*debe justificar su interés asegurable en la época en que ocurra la pérdida o daño de la cosa asegurada*”.

Sostiene que la póliza nada dice que altere la regla de citado artículo 1167, y que es carga del que se pretende asegurado justificar y probar su interés asegurable al momento en se produjo la supuesta pérdida.

Señala que es un hecho reconocido que la carga jamás llegó al puerto de Xingang, desde las supuestas bodegas del vendedor; y que de las facturas comerciales de venta tanto del proveedor chino a Comercial Olyfrut, como de ésta al supuesto comprador francés, consta que las exportaciones se realizaron en condiciones CIF Incoterms, que da cuenta que la propiedad y riesgo de los cables usados solo pasarían al comprador (Olyfrut) desde el vendedor, una vez traspasada la borda de la nave oceánica en el puerto.

Afirma que, así las cosas, como la carga jamás arribó al puerto, nunca traspasó la borda de nave alguna, con lo cual, conforme a lo dispuesto en el artículo 1167 del Código de Comercio, Comercial Olyfrut carece de interés asegurable, pues la propiedad y el riesgo de la carga nunca le fue traspasado, de hecho no sufrió perjuicio alguno como comprador. En consecuencia, corresponde el rechazo de la presente acción por carecer Comercial Olyfrut SpA de interés asegurable y legitimación activa.

b) En subsidio, improcedencia de cobertura por estar excluido el robo en mercaderías usadas

En subsidio de lo anterior, indica que igualmente el supuesto siniestro no acreditado no se encuentra cubierto, esto porque los



cables de cobre eran usados, como se desprende del Informe de Inspección de Bureau Veritas Quality Services (Shangai) CO. LTD. Luego, en la póliza, las partes pactaron que para el transporte de mercaderías usadas, la cobertura se otorgaría bajo condición restringida Cláusula C (y no la póliza Clausula A todo riesgo), lo cual implica que no se cubre el robo. Por ello, en el evento incluso de tal hipótesis no acreditada, el siniestro carece de cobertura.

c) En subsidio, improcedencia de cobertura por no dar aviso inmediato y oportuno

En subsidio de lo anterior, igualmente el supuesto siniestro no acreditado no se encuentra cubierto, pues el Comercial Olyfrut SpA no dio aviso oportuno. Como ya es explicó, los contenedores salieron de la bodega del proveedor el día 26 de mayo de 2015, y el siniestro se denunció recién el 24 de julio de 2015, lo que constituye una vulneración de la obligación de aviso oportuno.

d) En subsidio, improcedencia de cobertura por inexistencia de perjuicio: enriquecimiento injusto

Denota que el seguro tiene carácter indemnizatorio, no puede dar lugar a un enriquecimiento injusto, con lo cual, corresponde que se acredeite el perjuicio patrimonial efectivo. Luego, debido al uso de Incoterms CIF, y la no entrega de la mercancía en puerto, no correspondía pago alguno por parte de Comercial Olyfrut SpA, con lo cual, no compete indemnización alguna, y si se diera lugar a la demanda se estarían vulnerando los principios meramente indemnizatorios del seguro y de enriquecimiento injusto, amen que deberá acreditarse la supuesta pérdida de la mercadería, cuestión que hasta ahora no ha ocurrido.

### **3. En subsidio, improcedencia de la acción de la manera planteada**

Para el evento que se desestime todo lo anterior, solicita se rechace la acción contractual intentada en autos, en razón que la actora ha deducido demanda de cumplimiento de contrato, solicitando el pago de millonarias cifras de manera errada e improcedente.



Explica que no procede solicitar el cumplimiento de contrato en este tipo de obligaciones, sino la resolución y la indemnización de perjuicios, ya que Chubb no ha incumplido el contrato de seguro. En efecto, fue un liquidador oficial de seguros, auxiliar del comercio de seguros, después de su análisis experto de la póliza respectiva conforme a los procedimientos correspondientes, quien determinó que el siniestro no tenía cobertura y concurrían exclusiones.

Indica que, en consecuencia, la negativa al pago del siniestro, no es un capricho de su parte sino la aplicación del contrato y las normas pertinentes que regulan a los auxiliares del comercio de seguros, que establecen la forma de ajuste de los siniestros y las coberturas correspondientes, con lo cual, no procedía bajo ningún respecto demandar directamente cumplimiento de contrato de una obligación de dar que no cumple los requisitos legales, sino la resolución del contrato.

#### **4. Negación de los perjuicios y/o pérdida de la carga**

Niega y controvierte expresamente el supuesto perjuicio y/o pérdida de la carga que habría sufrido Comercial Olyfrut SpA, y menos que el mismo tenga cobertura en la Póliza Nº43255246. Pesa sobre la demandante acreditar la existencia de los perjuicios como elemento de su acción, la naturaleza y cuantía de los mismos y la pérdida efectiva de la carga, en los términos del artículo 1177 del Código de Comercio.

En subsidio, para el caso de concederse una indemnización, la misma no podría superar el 50% del monto demandado, pues el vendedor contrató una póliza de seguros paralela a la emitida por Chubb, con lo cual, se configura una concurrencia.

Con fecha 29 de agosto de 2018, la **demandante evacuó la réplica** reiterando los argumentos expuestos en la demanda, y señalando además lo siguiente.

Respecto a la alegación de la demandada sobre que el denuncio se hizo en forma extemporánea, señala que el mismo liquidador designado por la demandada jamás se refirió a ello. En efecto, entre los argumentos del liquidador para rechazar el siniestro, no se



menciona este punto. Así, resulta al menos extraño que estos argumentos, que resultan tan relevantes y evidentes para la demandada como fundamento para rechazar la demanda, jamás fueron materia de discusión ni para el liquidador ni para la aseguradora durante todo el proceso de liquidación del siniestro. Ello es así por algo que resulta más que evidente: el denuncio se presentó en tiempo y forma y la póliza se encontraba absolutamente vigente en el momento en que ocurrió.

En relación a la aplicación de las normas imperativas del Código de Comercio, señala que la Ilta. Corte de Apelaciones de Santiago en esta misma causa, al fallar la apelación al incidente de incompetencia promovido por la demandada, ha ratificado la validez de estas disposiciones respecto del contrato de seguro celebrado entre las partes, sin considerar los argumentos de similar naturaleza que expuso Chubb al fundar su excepción de incompetencia.

Advierte que, como consecuencia de lo anterior, si primara la voluntad de las partes de manera absoluta, no estaríamos tramitando la presente contienda ante este tribunal, ya que no habría tenido aplicación la regla sobre resolución de conflictos contenida en la póliza de seguros y que la demandada pretendió dejar sin efecto, entendiendo que dicha regla no hace más que plasmar lo dispuesto en el artículo 543 del Código de Comercio.

Añade que, ratifica lo expuesto, que la propia póliza dispone en su primer artículo que se aplican al contrato “*las normas legales de carácter imperativo establecidas en el Título VIII del Libro II, del Codicio de Comercio*”.

En relación a lo indicado por la demandada en el sentido que la cobertura iniciaba en el puerto de Xingang, manifiesta que la cobertura de la póliza siempre fue requerida desde que la mercancía saliera de bodega, y que en ningún caso se ha señalado en la demanda que el inicio del tránsito de la mercancía fue el 26 de mayo de 2015. Lo único cierto sobre este punto es que la inspección de la mercancía se realizó



entre los días 25 y 26 de mayo de 2015, emitiéndose el informe el día 27 de mayo, según consta en el mismo documento.

Denota que el desfase de fechas mencionado no hace más que ratificar la preocupación de Olyfrut por tener cobertura en el trayecto entre la bodega y el puerto de embarque, ya que recién una vez obtenida la cobertura de la compañía mediante la póliza que se emitió, es que procedió a iniciar el traslado.

Reitera además que para los efectos del seguro, Olyfrut era el vendedor de la mercancía, y por ello consideraba necesario contar con el seguro en el trayecto entre el lugar de entrega de los cables y el puerto de embarque.

Advierte que la indicación en la propuesta y en la póliza sobre el origen de la mercancía (Xingang, China), ello no es más que el resultado de la utilización de documentos estándar que se emiten en este tipo de operaciones. Como se comprenderá, dado el volumen de operaciones de transporte de mercancías que se realizan en todo el mundo cada día, resultaría imposible para las aseguradoras definir el lugar específico de inicio de la cobertura entendiendo, además, que precisar el lugar de la manera que sugiere la demandada solo entrabaría las operaciones.

En cuanto a la alegación de la demandada acerca que el siniestro se debió a una pérdida inexplicable, lo que haría aplicable una exclusión incorporada a la póliza en sus condiciones particulares, reitera lo ya expuesto sobre las normas imperativas del Código de Comercio y lo dispuesto en la Norma de Carácter General N° 349 de la Comisión para el Mercado Financiero; y agrega que en nuestro país, la actividad de asegurar riesgos a base de primas, como la que desarrolla la demandada, es una actividad regulada, lo cual significa, entre otras cosas, que su negocio se encuentra supervisado por una entidad estatal como es la Comisión para el Mercado Financiero, la que, entre sus facultades tiene la de, precisamente, dictar normativa que debe ser cumplida a cabalidad por sus regulados, no existiendo la



posibilidad de que algunos de ellos se sujeten a esas normas y otros no lo hagan, como pretende la demandada.

Agrega que incluso las condiciones generales de la póliza contratada se basan precisamente en la estructura dada en la Norma de Carácter General N° 349, para este tipo de contratos. Entonces, resulta completamente incoherente que la compañía utilice la estructura, pero no sean aplicables las disposiciones acerca de la posibilidad de establecer limitaciones a los derechos del asegurado, como sería el aceptar que en las condiciones particulares se agreguen exclusiones a la cobertura de todo riesgo, pues el concepto de “todo riesgo” terminaría siendo un engaño desde que por la vía de las condiciones particulares podríamos limitar la cobertura sin límite alguno.

Indica que la demandada desliza una supuesta despreocupación del asegurado ante la ocurrencia del siniestro y falta de antecedentes que lo acrediten, respecto de lo cual sostiene que se hicieron una serie de gestiones en China para tratar de determinar donde se encontraba la mercancía, luego de lo cual se procedió a la denuncia del siniestro, una vez que se logró determinar que los *containers* habían sido devueltos vacíos al puerto; y que se realizaron gestiones y denuncio policial ante la autoridad que correspondía. Además, en cuanto a que no hay documento que acredite el ingreso de carga al puerto de Xingang, ello es obvio porque la carga nunca ingresó al puerto.

En cuanto a la falta de interés asegurable y de legitimidad activa alegada por la demandada, reitera que para los efectos del seguro, Olyfrut era la proveedora de la mercancía debido a la venta realizada al cliente en Francia. Por ello, necesitaba que el seguro cubriera el trayecto entre el lugar de entrega de los cables y el puerto de embarque.

Respecto de lo señalado por la demandada en cuanto a que los cables de cobre eran usados, reitera lo expuesto sobre la limitación de agregar exclusiones en las condiciones particulares de acuerdo a la Norma de Carácter General N° 349 ya mencionada; y agrega que el



liquidador jamás intentó hacer aplicable esta condición restringida ni se refirió a ella en ningún momento de la tramitación de la liquidación del siniestro.

En relación a la inexistencia del perjuicio reclamada, afirma que Olyfrut pagó por la mercancía, como es usual en este tipo de operaciones y ese es precisamente el monto que se solicita como indemnización.

Sobre lo dicho por la demandada en el sentido que no corresponde alegar el cumplimiento de contrato sino su resolución más la indemnización de perjuicios, indica que la principal obligación que les corresponde a los aseguradores en el contexto de los contratos que suscriben es pagar el siniestro conforme a las condiciones de cobertura contratadas; mientras que la actuación del liquidador corresponde a la de recomendar a la compañía sobre la procedencia o improcedencia, en su calidad de auxiliar del comercio de seguros, pero quien toma la decisión definitiva en la materia es, en definitiva, la compañía.

Finalmente, en cuanto a que correspondería una concurrencia de seguros y, en consecuencia, la indemnización no debería superar el 50% de lo demandado, señala que, si esta concurrencia existiera, no obsta a que la compañía deba pagar el total de la indemnización reclamada y luego de ello, repetir en contra de la otra compañía involucrada.

Con fecha 20 de septiembre de 2018, la **demandada evacuó la dúplica**.

En relación al tránsito asegurado, que reitera se iniciaba en el puerto de Xingang, China, como lo indica expresamente la póliza, señala que el argumento expuesto por la actora en cuanto a que se utilizarían documentos estándar, no resiste análisis alguno, pues se pretende que Chubb no realizó un análisis del riesgo, y que tiene pólizas pre-impresas con el puerto de Xingang, China.

Agrega que es la demandante quien reconoce haber aceptado la propuesta de póliza enviada por Chubb, la cual señala expresamente



que el lugar de origen del tránsito asegurado es el puerto de Xingang, China, agregando además el nombre de la nave que transportaría la carga (Irenes Reliance) y el número del conocimiento de embarque respectivo, en otras palabras una póliza que cubría el tramo marítimo. Pero, la carga jamás llegó al mencionado puerto y jamás se embarcó en la nave referida, con lo cual, jamás se inició la cobertura o tránsito asegurado de la póliza de “Transporte Marítimo Internacional Específico” N° 43255246.

Denota que la demandante, supuestamente, haya requerido la cobertura de la póliza desde que la mercancía saliera de la bodega del vendedor chino, es una mera excusa carente de todo valor y fundamento, que en el evento de ser efectivo, será un problema de la demandante con su corredor de seguros, pues lo concreto es que el seguro contratado y acordado indica que la cobertura y tránsito asegurado se iniciaba desde el arribo al puerto de Xingang, China, para el tramo marítimo.

Hace presente que la demandante no se hace cargo en su réplica de la alegación de Chubb en cuanto a la exclusión de la pérdida inexplicable e incumplimiento del artículo 1177 del Código de Comercio, y no niega que estemos ante una pérdida inexplicable, ni niega que la póliza en sus condiciones particulares tenga pactada expresamente tal exclusión, únicamente se excusa invocando una supuesta Norma de Carácter General N° 349 de la antigua SVS, norma reglamentaria que no resulta aplicable y menos puede dejar sin efecto normas de rango legal, tales como los artículos 542, 1159, 1162 y 1177 todos del Código de Comercio, que autorizan plenamente a pactar exclusiones a las partes.

Respecto de las normas aplicables a la presente controversia, advierte que es falso que la Corte de Apelaciones de Santiago, al resolver la apelación de la incompetencia, habría señalado que resultan aplicables las normas generales. Lo único que se sostiene por el tribunal de alzada es que operaría una de las excepciones del artículo 1203 del Código de Comercio, precisamente el acuerdo de las



partes, al otorgarse jurisdicción y competencia a los tribunales ordinarios, no refiriéndose al fondo del asunto.

En cuanto a la falta de aviso y denuncia oportuna del siniestro, refiere que la actora, en vez de hacerse cargo de lo anterior, se limita a decir que como este punto supuestamente no fue sostenido por el liquidador de seguros, no puede prosperar, confundiendo la labor de un liquidador oficial de seguros regulada por el DS. 1055 de Hacienda, con la posibilidad de su parte de invocar alegaciones y defensas que resulten pertinentes conforme al contrato de seguro y ley aplicable.

Por último, hace presente que la demandante, en su réplica, intenta rectificar una serie de hechos afirmados y sostenidos en su escrito de demanda, cuestión que resulta inadmisible y da cuenta la carencia de fundamento y lo acomodaticio de la acción contraria. Así, en la demanda señaló que el 26 de mayo de 2015 se procedió a cerrar y sellar los contenedores, “*para, a continuación, iniciar su traslado al puerto*”; mientras que en la réplica altera la versión, indicando que: “*En ningún caso se ha señalado en la demanda que el inicio del tránsito de la mercancía se inició el 26 de mayo de 2015 como trata de sostener la contraría: lo único cierto sobre este punto es que, volvemos a reiterar, la inspección de la mercancía se realizó entre los días 25 y 26 de mayo de 2015, emitiéndose el informe, en definitiva, el día 27 de mayo de 2015, según consta en el mismo documento*”.

Con fecha 19 de noviembre de 2018, se llevó a efecto la audiencia de **conciliación** con la sola comparecencia de la parte demandante, y en rebeldía de la demandada, sin producirse acuerdo.

Con fecha 18 de diciembre de 2018, se **recibió la causa a prueba**.

Con fecha 15 de enero de 2021, se **citó a las partes para oír sentencia**.

**CONSIDERANDO:**

**I. EN CUANTO A LA TACHA DE TESTIGO:**

**PRIMERO:** Que en la audiencia de folio 54, la demandante tachó al testigo don Mark Hanna de la Maza, en base a la causal



contemplada en el artículo 358 N° 6 del Código de Procedimiento Civil, por cuanto es quien confeccionó el informe de liquidación, habiendo recibido una remuneración por ello.

**SEGUNDO:** Que la demandada evacuó el traslado conferido, solicitando el rechazo de la tacha en base a que el testigo expresamente señaló no tener interés en el juicio; que la labor de liquidador realizada se encuentra regulada en el DS. 1055, que establece la posibilidad del asegurado de solicitar el cambio del liquidador; y que los honorarios no fueron recibidos por el testigo.

**TERCERO:** Que el artículo 358 Nº6 del Código de Procedimiento Civil, establece: “*Son también inhábiles para declarar: 6º Los que a juicio del tribunal carezcan de la imparcialidad necesaria para declarar por tener en el pleito interés directo o indirecto*”.

Que para configurar la causal invocada, es necesario que el interés que posea el testigo sea de un carácter pecuniario o económico en el resultado del juicio, situación que atendido lo depuesto por él mismo, al tenor de las preguntas de tacha, no se contempla.

Así, el testigo expresamente indicó no tener interés en el juicio; además, la demandante no explica de qué manera el haber recibido honorarios por un informe de liquidación elaborado en el año 2015, conllevaría que el testigo tuviese interés en el juicio actual, teniendo presente que declaró en septiembre de 2019, es decir, cuatro años después de emitir el informe.

En definitiva, el solo hecho de haber recibido una remuneración en el pasado, no implica necesariamente que el testigo tenga un interés pecuniario en el presente juicio, cuestión que la actora tampoco ha fundamentado en forma suficiente, por lo que la tacha será desestimada.

## **II. EN CUANTO AL FONDO:**

**CUARTO:** Que Comercial Olyfrut SpA deduce demanda de cumplimiento de contrato con indemnización de perjuicios en contra de Chubb Chile Compañía de Seguros Generales S.A., todos ya



individualizados, en base a los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho reseñados en lo expositivo de la presente sentencia.

**QUINTO:** Que la demandada contestó la demanda, solicitando su rechazo, en los términos señalados también en lo expositivo de la presente sentencia.

**SEXTO:** Que se recibió la causa a prueba, fijándose como hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos, sobre los que debía recaer:

1. Efectividad de concurrir la legitimidad activa respecto de la demandante.
2. Términos, condiciones y periodo de vigencia de la póliza de seguro N° 43255246.
3. Características de la mercadería asegurada y fecha en que ésta fue cargada en los contenedores para su transporte.
4. Inicio del tránsito asegurado por la póliza.
5. Causa basal del siniestro que afectó a la mercadería asegurada.
6. Efectividad de que el siniestro sufrido por la mercadería a transportar está cubierto por la póliza contratada.
7. En su caso, si el siniestro corresponde a una pérdida inexplicable y que ésta es una situación excluida de la cobertura.
8. Fecha en que se realizó la denuncia del siniestro que supuestamente afectó a la mercancía transportada y efectividad de que dicho aviso fue realizado dentro del periodo de vigencia de la póliza de seguro contratada por la demandante.
9. Efectividad que la demandante ha sufrido perjuicios como consecuencia de la conducta de la demandada. En la afirmativa, naturaleza y monto de los perjuicios.
10. Relación de causalidad entre la conducta de la demandada y los perjuicios demandados.

**SÉPTIMO:** Que la demandante, a fin de acreditar los fundamentos de su libelo, rindió la prueba documental agregada en el folio 1, y que consiste en:



1. Correos electrónicos intercambiados el 29 de mayo y 1 de junio de 2015, entre don Joel Fuentes Barrientos de Bice Corredores de Seguros, a don Alberto Campos, bajo el asunto “seguro”.
2. Correo electrónico enviado el 24 de julio de 2015 por don Alberto Campos a don Joel Fuentes Barrientos, bajo el asunto “Información de posible siniestro”.
3. Propuesta N° 0040/052014, Programa de Transporte Internacional, emitida por Chubb Seguros.
4. Póliza de seguro N° 43255246, emitida por Chubb de Chile Compañía de Seguros Generales S.A., con fecha 15 de junio de 2015.
5. Certificado de cobertura emitido por Chubb de Chile Compañía de Seguros Generales S.A., de fecha 4 de junio de 2015.
6. Commercial Invoice N° 000001, de fecha 14 de junio de 2015, emitido por Comercial Olyfrut SpA.
7. Bill of lading de fecha 31 de mayo de 2015, emitido por JT Shipping Corporation.
8. Inspection Report N° INS/T-15/060, de fecha 27 de mayo de 2015, emitido por Bureau Veritas Quality Services Co. Ltd.
9. Pre-informe liquidación siniestro N° 43255246-1, emitido con fecha 2 de diciembre de 2015, por FGR Hanna Ltda.

**OCTAVO:** Que, por su parte, la demandada acompañó la siguiente prueba documental:

En el folio 45:

1. Informe de inspección y liquidación siniestro N° 43255246-1, emitido con fecha 22 de diciembre de 2015 por FGR Hanna Ltda., con sus anexos.

En el folio 55:

2. Informe técnico de fecha 16 de septiembre de 2019, elaborado por don Jaime González A.
3. Captura de pantalla de página web chinapuertos.blogspot.com, referente a una descripción del Puerto de Xingang, China.
4. Captura de pantalla de página web Google Maps, que muestra ruta entre la ciudad de Shijiazhuang y el puerto de Tianjin, China.



5. Captura de pantalla de página web areadepymes.com, sección sobre guía de incoterms 2010.
6. Captura de pantalla de página web sparbergroup.com, en la que aparece definición de término CIF en Incoterms 2010.
7. Captura de pantalla de página web santandertrade.com, sobre Incoterms 2010.
8. Captura de pantalla de página web svs.cl, sección de identificación de liquidadores de siniestros, referente a FGR-Hanna Limitada.
9. Hecho esencial informado por Charles Taylor Chile S.A., a la Comisión para el Mercado Financiero, de fecha 22 de mayo de 2019.
10. Traducción al español del informe de liquidación y anexos, acompañado en el folio 45.

**NOVENO:** Que la demandada rindió además prueba testimonial, consistente en las declaraciones de don Mark Hanna de la Maza y don Jaime González Astudillo, quienes comparecieron a las audiencias de los folios 54 y 62, respectivamente.

**DÉCIMO:** Que, son hechos de la causa, por no existir controversia entre las partes:

1. Que Chubb de Chile Compañía de Seguros Generales S.A., como el asegurador, y Comercial Olyfrut SpA, como el asegurado, celebraron un contrato de seguro de transporte marítimo, actuando como corredor del seguro la empresa Bice Corredores de Seguros Ltda., generándose la póliza N° 43255246 “Transporte marítimo internacional específico”, emitida por la primera con fecha 15 de junio de 2015 (póliza agregada en el folio 1).
2. Que el contrato tuvo por objeto asegurar los riesgos que pudiere afectar a la mercancía consistente en cuarenta sacos de cables de cobre, dentro de dos contenedores.
3. Que la vigencia del seguro se extendía entre el 31 de mayo de 2015 y el 30 de junio del mismo año.



4. Que la mercancía fue adquirida por Comercial Olyfrut en China, y debía ser embarcada para su transporte vía marítima en el Puerto de Xingang, con destino a Francia.

5. Que el día 26 de mayo de 2015, la mercancía fue revisada y cargada en los contenedores, los que fueron sellados, realizándose una inspección por la empresa Bureau Veritas Quality Services (Shangai) Co. Ltda., la cual emitió un informe al respecto el día 27 de mayo de 2015.

6. Que la mercancía debía ser transportada por vía terrestre desde el lugar de entrega (bodega del vendedor), hasta el Puerto de Xingang.

7. Que la mercancía jamás arribó al puerto de embarque, habiéndose extraviado el cargamento de los dos contenedores.

8. Que el día 24 de julio de 2015, don Alberto Campos de Comercial Olyfrut, por correo electrónico enviado a don Joel Fuentes de Bice Corredores de Seguros, dio aviso de la posible ocurrencia de un siniestro al cargamento en China.

9. Que por lo anterior, con fecha 30 de julio de 2015, se generó el siniestro N° 43255246-1, cuya cobertura fue en definitiva rechazada por Chubb de Chile.

10. Que al respecto, con fecha 22 de diciembre de 2015, el liquidador de seguros FGR-HANNA Ltda., emitió un informe de liquidación en que recomendó a la compañía aseguradora no indemnizar el siniestro.

**UNDÉCIMO:** Que la acción de cumplimiento forzado con indemnización de perjuicios, ejercida por la demandante, está contemplada en el artículo 1489 del Código Civil, como un derecho del contratante diligente en un contrato bilateral, para el evento que el otro contratante no cumple lo pactado.

Luego, los requisitos para la procedencia del cumplimiento forzado, son los siguientes: (i) que las partes hayan celebrado un contrato de seguro que las vincule recíprocamente; (ii) que exista un incumplimiento negligente de dicho contrato por parte de la



demandada; (iii) que quien la pide, haya cumplido o éste llana a cumplir su obligación.

**DUODÉCIMO:** Que, según ha quedado establecido, es un hecho no controvertido que las partes celebraron un contrato de seguro; que éste tuvo por objeto asegurar los riesgos que pudieran afectar a la mercancía adquirida por Comercial Olyfrut en China, consistente en cuarenta sacos de cables de cobre, durante su transporte; y que la vigencia de la póliza se extendía entre el 31 de mayo y el 30 de junio de 2015.

Asimismo, no existe discusión sobre el hecho que la mercancía asegurada debía ser transportada desde China, con destino a Francia, para lo cual sería embarcada a bordo de una motonave en el puerto de Xingang, cuestión que nunca aconteció, desde que el cargamento se extravió antes de ingresar a dicho puerto, motivo por el cual la demandante intentó hacer efectiva la póliza de seguro contratada con la demandada, sin éxito, desde que Chubb de Chile se negó a indemnizar el siniestro.

**DÉCIMO TERCERO:** Que en el libelo, la demandante se refiere a los motivos expuestos por el liquidador del seguro para recomendar el rechazo de la indemnización del siniestro, construyendo su acción sobre la base de refutarlos, en el sentido que fueron errados y por tanto, condujeron a la aseguradora a una decisión no ajustada a los términos pactados en el contrato de seguro.

Así, parte por referirse a que el liquidador consideró que el riesgo de transporte hasta el puerto de Xingang, no estaba cubierto por la póliza, argumentando que ello no es correcto, desde que la cobertura iniciaba en la bodega del vendedor de la mercancía. Por su parte, la demandada se defiende señalando que la cobertura iniciaba en el puerto, lugar al que jamás arribó el cargamento, y motivo por el cual, el siniestro ocurrió fuera del tránsito asegurado.

De esta manera, si bien no existe controversia sobre la existencia del contrato de seguro, ni acerca de la vigencia temporal de la cobertura (31 de mayo a 30 de junio de 2015), las partes sí difieren



en uno de los elementos del contrato: el punto de origen del tránsito asegurado. Así, para la demandante, la cobertura iniciaba en la bodega del vendedor; mientras que para la demandada, lo hacía en el puerto de Xingang. Es decir, es necesario determinar si la póliza incluía el trayecto terrestre previo a la entrada de la carga al puerto.

**DÉCIMO CUARTO:** Que como se indicó en el considerando décimo, la mercancía asegurada por la póliza de transporte marítimo, debía ser trasladada por vía terrestre desde la bodega del vendedor, hasta el puerto de Xingang.

En cuanto a la bodega en que se habría encontrado el cargamento, cabe señalar que la demandante, durante la etapa de discusión, no entregó información clara acerca del vendedor de quien adquirió los cables de cobre (o algún dato sobre la operación de compra de la mercancía), refiriéndose vagamente al “proveedor chino”, ni precisó la ubicación de la referida bodega desde donde habría comenzado el tránsito terrestre de la carga, y por tanto, lugar que -según la propia actora- estaría incluido en la póliza.

Sobre este punto es necesario entonces, a fin de tener claridad sobre cuál era el trayecto de transporte terrestre que la carga debía recorrer para arribar al puerto de Xingang, analizar la documental aportada por las partes.

**DÉCIMO QUINTO:** Que resulta esclarecedor en este sentido el informe de inspección elaborado por la empresa Bureau Veritas Quality Services, al cual se refiere la demandante en su libelo, que fue acompañado en el folio 1, y que también fue considerado durante la etapa de liquidación del seguro, según consta tanto en el pre-informe agregado por la demandante, como en el informe final, acompañado por la demandada, en la sección tercera sobre “inspección pre-embarque”.

Cabe tener presente en este punto, que tanto el referido informe de inspección, así como los documentos individualizados en los números 6 y 7 del considerando séptimo, fueron acompañados por la demandante en lengua extranjera sin traducción, y no se llevó a cabo



el peritaje a que se refiere el artículo 347 del Código de Procedimiento Civil. Sin embargo, estos mismos instrumentos fueron posteriormente hechos valer también por la demandada, quien acompañó la correspondiente traducción al español, según consta de sus presentaciones de folio 45 y 55, sin objeción de la actora.

Junto con el informe de inspección, también es útil revisar la factura (commercial invoice N° XK150526) que da cuenta de la compra de la mercancía por Comercial Olyfrut, documento que se encuentra como anexo al informe de liquidación, y cuya traducción también agregó la demandada en el folio 55, sin objeción de la demandante.

**DÉCIMO SEXTO:** Que la referida factura fue emitida el día 26 de mayo de 2015, y permite esclarecer que Comercial Olyfrut compró los cables de cobre a la empresa Shijiazhuang Xuanxia Trade Co. Ltd., ubicada en la ciudad de Shijiazhuang, Hebei, China.

Luego, el informe de Bureau Veritas Quality Services, da cuenta de la inspección de la mercancía y la verificación de su carga en los contenedores, y de que dichas tareas se realizaron entre el 25 y 26 de mayo de 2015, en la ciudad de Shijiazhuang (sic), provincia de Hebei, China.

Estos dos documentos, no objetados y coherentes entre sí, permiten tener por acreditado que la bodega en que se encontraba el cargamento asegurado, el día 26 de mayo de 2015, se ubica en ciudad de Shijiazhuang, provincia de Hebei, China; y por tanto, que el trayecto terrestre de transporte hacia el puerto de Xingang, comenzaba en dicho lugar.

**DÉCIMO SÉPTIMO:** Que, entonces, ahora toca determinar si la póliza contratada cubría el transporte terrestre entre ciudad de Shijiazhuang y el puerto de Xingang.

**DÉCIMO OCTAVO:** Que de conformidad al artículo 515 del Código de Comercio, el contrato de seguro es consensual, y su existencia y estipulaciones pueden acreditarse “*por todos los medios de prueba que contemplen las leyes, siempre que exista un principio de prueba por escrito que emane de cualquier documento que conste*



*en télex, fax, mensajes de correo electrónico y, en general, cualquier sistema de transmisión y registro digital o electrónico de la palabra escrita o verbal*", regla que resulta aplicable al contrato de seguro marítimo según lo dispone expresamente el artículo 1173 del mismo código.

Al respecto, la actora sostiene que durante el proceso de negociación para la contratación del seguro, "recalcó en varias oportunidades sobre la necesidad de que la cobertura de la póliza debía iniciarse desde el momento de la salida de la carga de la bodega del vendedor" (sexta página de la demanda), y hace referencia a correos electrónicos intercambiados con un representante de la corredora de seguros, entendiéndose así que la negociación del contrato se habría realizado por dicha vía.

Sobre lo anterior, detalla que solicitó cotizar el seguro para la carga de cables de cobre, por correo enviado el 28 de mayo de 2015; que se recibió respuesta por la misma vía al día siguiente, adjuntándosele una cotización emitida por Chubb; y que el 1 de junio, los términos fueron aceptados por Olyfrut.

**DÉCIMO NOVENO:** Que, en el folio 1, la demandante acompañó tres correos electrónicos enviados durante esta etapa de negociación del contrato.

Al respecto, puede observarse claramente que, primero, no fue agregado el correo de 28 de mayo en que supuestamente Olyfrut habría solicitado la cotización de un seguro a la corredora; y segundo, que en ninguno de los tres aparece mención alguna en relación a la determinación del trayecto asegurado, en el sentido que la demandante sostiene, esto es, que habría requerido cobertura desde la bodega del proveedor.

Así, el correo con la data más antigua es el enviado el 29 de mayo de 2015, a las 9:34 horas, en que don Alberto Campos de Olyfrut, escribe a don Joel Fuentes de la empresa corredora de seguros:

"Estimado Joel



*Gracias por la información.*

*Sé que es difícil pero me puedes confirmar que es posible generar esta póliza hoy para ver otra alternativa porque como te chonte necesito esta para generar el cobro de la carta de crédito a la brevedad.*

*Te envío paliza China*

*Quedo atento a tus noticias" (sic).*

Luego, el mismo 29 de mayo, a las 16 horas, don Joel Fuentes responde: “*Don Alberto, adjunto cotización de su importación*”. Y, el 1 de junio de 2015, don Alberto Campos escribe a don Joel Fuentes: “*Acertamos la cotización enviada.*

*Dos comentarios*

*1.- el monto de la póliza es por \$275.776.-*

*2.- Necesito en español y en inglés la póliza" (sic).*

**VIGÉSIMO:** Que, como resulta evidente del tenor de los correos transcritos, en ningún momento el representante de Olyfrut hizo mención a que el trayecto asegurado debía considerar la ruta terrestre, ni que debía comenzar en la bodega del proveedor ubicada en ciudad de Shijiazhuang, y sobre ello, la demandante no rindió probanza alguna a fin de acreditar que “*recalcó en varias oportunidades sobre la necesidad de que la cobertura de la póliza debía iniciarse desde el momento de la salida de la carga de la bodega del vendedor*”, como sostuvo en su libelo.

En cambio, los antecedentes del proceso permiten concluir que el tránsito asegurado era solo el realizado por vía marítima y que iniciaba en el puerto de Xingang, según se pasa a explicar a continuación.

**VIGÉSIMO PRIMERO:** Que, como se lee en el correo enviado por don Joel Fuentes el 29 de mayo de 2015, y según la propia demandante reconoce, ese día se le hizo llegar la cotización del seguro, la cual aceptó el 1 de junio, sin constar que se hubieran solicitado modificaciones en relación al trayecto asegurado.



Esta cotización fue acompañada por la actora en el folio 1, y corresponde a la propuesta N° 0040/052014 emitida por Chubb, es decir, las condiciones que le fueron informadas y luego aceptadas.

En dicha propuesta aparece que la materia asegurada corresponde a cables de cobre, que el origen es “Xingang, China”, y que el destino, “Puerto de Fos Sur Mer, en Francia”.

De esta manera, el 29 de junio de 2015, la demandada propone las condiciones de la póliza de transporte marítimo considerando expresamente como punto de origen “Xingang, China”; sin que la demandante haya acompañado antecedente alguno de haber solicitado que el lugar de inicio de cobertura fuera ciudad de Shijiazhuang.

**VIGÉSIMO SEGUNDO:** Que, cabe tener presente que la bodega en ciudad de Shijiazhuang ni siquiera se encuentra en los alrededores o es parte de la misma localidad que el puerto de Xingang.

Al respecto, la demandada acompañó en el folio 55, sin objeción de la actora, una impresión de la página web de Google Maps, en que aparece un mapa que da cuenta de la distancia entre ambos lugares, observándose que -por la ruta más rápida- viajar desde Shijiazhuang al puerto de Xingang, tomaría cuatro horas para un tramo de 367 kilómetros.

Es necesario aclarar sobre la información del mapa, que si bien el puerto aparece bajo el nombre de Tianjin, en definitiva se trata de Xingang, según se desprende del documento agregado por la demandada, que tampoco fue objetado, y que corresponde a un artículo sobre los puertos de Shanghai y Xingang (número 3 del considerando octavo), donde se detalla que el nombre de puerto de Xingang se refiere a la zona del puerto principal, y a veces se usa para referirse a todo el puerto de Tianjin.

**VIGÉSIMO TERCERO:** Que, sumado a lo anterior, resulta conveniente considerar que la demandante, en su réplica, sostiene que el cargamento no se habría movido de la bodega del vendedor, donde estaba el 26 de mayo de 2015 para la inspección de Bureau



Veritas Quality Services, sino hasta que contrató la póliza. Luego, según su propia versión de los hechos, al momento de realizarse la cotización del seguro, negociación de sus términos y aceptación (entre 28 de mayo y 1 de junio de 2015) la carga no se movió de la bodega ubicada en Shijiazhuang.

Entonces, la demandante habría aceptado la cotización enviada por Chubb, en que se indicaba expresamente que el inicio del tránsito asegurado era Xingang, cuando su cargamento se encontraba a 367 kilómetros de dicho lugar, en Shijiazhuang, sin plantear ninguna objeción al respecto o solicitar la modificación de la póliza, teniendo en cuenta que son dos ubicaciones con una importante distancia, de manera que no hay forma de considerar que el cargamento estuviera siquiera cerca del puerto o en la misma localidad.

Luego, finalmente, la póliza definitiva (agregada también por la demandante en el folio 1), mantuvo lo señalado en la propuesta, en el sentido que indicar que la cobertura era de transporte marítimo y que el origen era Xingang.

**VIGÉSIMO CUARTO:** Que de conformidad al artículo 1160 N° 2 del Código de Comercio, el seguro de transporte marítimo puede versar sobre “*mercancías o cualquier otra clase de bienes que puedan sufrir riesgos del transporte marítimo, fluvial o lacustre*”. Luego, según el artículo 1161 del mismo código, este tipo de seguro tiene por objeto, por regla general, “*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*”.

A su vez, el artículo 1162 del mismo texto legal, indica que: “*La aventura y su extensión dependen de lo que las partes estipulen en el contrato de seguro*”; agregando en el inciso segundo, que “*a falta de estipulación en contrario, 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 detenidos (...) y, en general, todos los casos fortuitos que ocurran en el mar u otros medios*”.



Por su parte, el artículo 1163 también del Código de Comercio, señala que “*además de los riesgos señalados en el artículo anterior, las partes pueden agregar al contrato de seguro otros riesgos que pueda correr la cosa asegurada, ya sea durante su permanencia en puerto, dique, mar, ríos, lagos y canales o, cuando no se trate de una nave, mientras aquella se encuentre en tránsito por otros medios de transporte o en depósito antes o después de una expedición marítima*”.

**VIGÉSIMO QUINTO:** Que, de las normas analizadas, puede concluirse que el seguro de transporte marítimo, como el celebrado por las partes, tiene por objeto asegurar riesgos que pueden producirse en una expedición marítima, fluvial, lacustre, o en canales interiores, es decir, transporte por vía acuática, resultando ello de la esencia del contrato.

Luego, según el artículo 1163 del Código de Comercio, las partes pueden agregar otros riesgos que puedan producirse mientras la cosa asegurada se encuentre en puerto o, en caso de no tratarse de una nave, mientras sea trasladada por otros medios de transporte o en depósito, en el tiempo anterior o posterior a la expedición marítima.

Así las cosas, las partes pudieron agregar que el seguro abarcaría el tramo de transporte terrestre entre la bodega del proveedor en Shijiazhuang, y el puerto de Xingang. Sin embargo, por tratarse de un elemento accidental del contrato, debía ser claramente pactado en la póliza, cuestión que no ocurrió, y que como se ha dicho, ni siquiera consta haberse considerado durante la negociación de sus términos.

**VIGÉSIMO SEXTO:** Que, cabe tener presente los argumentos entregados por la demandante para considerar que el trayecto terrestre desde la bodega del proveedor sí estaba cubierto.

En primer lugar, argumenta que las condiciones generales de la póliza (las que se encuentran anexadas a la propuesta de Chubb), en su cláusula 11.1, indican que el “seguro se *inicia desde el momento en que las mercaderías dejan la bodega o lugar de almacenaje en el*



*lugar citado en las condiciones particulares de la póliza, para comienzo de tránsito...”.*

Lo anterior es efectivo. Las condiciones generales así lo establecen; sin embargo, la misma cláusula señala que el lugar debe ser el citado en las condiciones particulares para comienzo de tránsito, y según se ha venido explicando en los considerando precedentes, la póliza contratada indica expresamente como punto de origen “Xingang”, y no Shijiazhuang, ciudad distante a 367 kilómetros, sin contarse con antecedentes de haberse solicitado modificar el inicio a este lugar.

**VIGÉSIMO SÉPTIMO:** Que, en segundo lugar, la demandante asegura que la misma póliza establece exclusiones relativas al transporte terrestre, lo cual ratificaría que se encuentra incluido.

Esto también es efectivo. Las cláusulas 3.7 y 3.8 de las condiciones particulares de la póliza, se refieren a la exclusión de ciertos riesgos durante el transporte terrestre. Sin embargo, cabe tener en cuenta la redacción de la primera estipulación, la cual comienza indicando: “*En caso de transporte terrestre, no se cubren...*”. Así, el uso de la frase “en caso de”, evidencia que dichas exclusiones se harían aplicables de haberse incluido el transporte terrestre.

Luego, volviendo a lo señalado en los considerandos precedentes, el transporte terrestre dentro de un contrato de seguro marítimo, constituye una cláusula accidental que las partes pueden agregar, cuestión que no se evidencia en el presente caso.

Por lo demás, incluso de considerarse que sí se incluye en el seguro un tramo de transporte terrestre, acontece lo indicado previamente, esto es, que la póliza indica como punto de origen Xingang, y no Shijiazhuang. Por ello, los riesgos que pudieren cubrirse en caso que la mercancía necesitara trasladarse por vía terrestre, tendrían que darse mientras se moviera dentro del mismo puerto.

**VIGÉSIMO OCTAVO:** Que, en definitiva, en base al razonamiento hasta aquí vertido, puede concluirse que el contrato de seguro celebrado entre las partes, considera como punto de inicio del



tramo asegurado al puerto de Xingang, y no la bodega del proveedor de la mercancía ubicada en ciudad de Shijiazhuang.

**VIGÉSIMO NOVENO:** Que, entonces, el incumplimiento imputado a la demandada, consistente en no haber indemnizado el siniestro ocurrido a la mercancía asegurada, no concurre, desde que la carga jamás llegó al punto de inicio del trayecto asegurado, como reconoce la actora.

De esta manera, si el extravío del cargamento se produjo necesariamente en algún lugar entre la bodega del proveedor en Shijiazhuang, y el puerto de Xingang, mientras era transportada por vía terrestre; sin arribar al punto de inicio de la cobertura, el rechazo al pago de la indemnización fue una decisión ajustada a la ley del contrato, pues la cosa asegurada nunca estuvo en el lugar acordado en la póliza como inicio del trayecto asegurado.

En conclusión, faltando el segundo de los requisitos de la acción deducida, esto es, un incumplimiento negligente del contrato por parte de la demandada, la demanda será rechazada.

**TRIGÉSIMO:** Que el resto de alegaciones de las partes y antecedentes probatorios, en nada obstan al raciocinio hasta aquí vertido, por lo que resulta inoficioso extenderse en un mayor análisis.

Y visto, además, lo dispuesto en los artículos 144, 160, 170, 254 y siguientes del Código de Procedimiento Civil; artículos 1437, 1438, 1444, 1489, 1545, 1546 y 1698 del Código Civil; y artículos 1158 y siguientes del Código de Comercio, se resuelve:

I. Que **se rechaza la tacha** deducida por la demandante en la audiencia de folio 54.

II. Que **se rechaza la demanda** deducida con fecha 28 de agosto de 2017, en todas sus partes.

III. Que **se condena en costas a la demandante**, por resultar totalmente vencida.

Regístrate, notifíquese y archívese en su oportunidad.

**ROL C-23274-2017**



Pronunciada por doña Daniela Royer Faúndez, Juez Titular.

En Santiago, a veintidós de Julio de dos mil veintiuno, se notificó por el estado diario, la resolución precedente.

