

Santiago, once de septiembre de dos mil veinticinco.

VISTOS:

I. Designación de árbitro y aceptación del cargo

El Centro de Arbitraje y Mediación de la Cámara de Comercio de Santiago designó al suscrito como árbitro para resolver esta controversia. El 2 de febrero de 2024, el suscrito aceptó la designación como árbitro arbitrador en cuanto al procedimiento y de derecho en cuanto al fallo, jurando desempeñar el cargo fielmente y en el menor tiempo posible.

II. Primer comparendo y reglas de procedimiento

Por resolución de 6 de febrero de 2024, se tuvo por constituido el compromiso para resolver las controversias surgidas entre Cementos Transex Limitada, por una parte, y por la otra (i) FDI Chile Seguros Generales S.A. y (ii) Contemporanea Compañía de Seguros Generales S.A., en relación con la Póliza de Seguro N° 086991-00 Transporte Marítimo "A", emitida con fecha 25 de noviembre de 2022, y se citó a las partes a un comparendo, que se efectuó el 3 de abril de 2024. En él, los comparecientes ratificaron el nombramiento del suscrito como árbitro arbitrador en cuanto al procedimiento y de derecho en cuanto al fallo. En dicho acto las partes acordaron, entre otras materias, el objeto del arbitraje, la competencia del árbitro, quiénes tienen la calidad de partes del compromiso, las normas aplicables a la conducción del procedimiento, la sede del tribunal arbitral, los días y horas hábiles, la presentación de los escritos y documentos, el régimen de notificaciones, los actos procesales que componen la etapa de discusión, se regularon algunas particularidades de la etapa de prueba, de las gestiones posteriores a la prueba, el plazo del arbitraje, los incidentes, los recursos, las costas y la ejecución de la sentencia definitiva.

III. Demanda de Cementos Transex Limitada

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro



22-09-2025

En el escrito presentado el 24 de abril de 2024, comparece don Luis Vidal Hamilton-Toovey, abogado, domiciliado en Avenida Costanera Sur N° 2730, piso 10, comuna de Las Condes, ciudad de Santiago, actuando en representación de Cementos Transex Limitada, (en adelante la “demandante”), empresa del giro de su denominación, cuya representante legal es doña Macarena Posada Ale, abogada, ambas domiciliadas en Avenida del Valle N° 850, comuna de Huechuraba, ciudad de Santiago, e interpone demanda contra Contemporanea Compañía de Seguros Generales S.A. y FID Chile Seguros Generales S.A., (en adelante las “demandadas”), compañías aseguradoras, representadas legalmente por don Gustavo Quezada Valencia, todos domiciliados para estos efectos en calle Antonio Bellet N° 292, oficina N° 1203, comuna de Providencia, ciudad de Santiago.

IV. Contestación de la demanda por CONTEMPORANA COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A. Y FID CHILE SEGUROS GENERALES S.A.

En el escrito presentado el 22 de mayo de 2024, comparece Contemporanea Compañía de Seguros S.A. y FID Chile Seguros Generales S.A., contestando la demanda.

V. Réplica

En el escrito presentado el 3 de junio de 2024, comparece **CEMENTOS TRANSEX LTDA.** evacuando el trámite de réplica.

VI. Dúplica

En el escrito presentado el 14 de junio de 2024, comparecen **CONTEMPORANA COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A. Y FID CHILE SEGUROS GENERALES S.A.** evacuando el trámite de dúplica.

VII. Conciliación

Por resolución de 12 de julio de 2024, se citó a las partes a la audiencia de conciliación, la que se efectuó el 1 de agosto de 2024, a las 15.30 horas. En dicha audiencia, el suscrito propuso bases de arreglo a las

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

partes, quienes acordaron consultar con sus representados, según consta en el acta de dicha audiencia. Mediante escrito presentado el 13 de agosto de 2024, la demandante expuso haber recibido un llamado del abogado de las demandadas manifestando tener instrucciones de no conciliar, por lo que solicitó dar curso progresivo a los autos. Por resolución de 26 de agosto de 2024, se declaró fracasada la conciliación.

VIII. Prueba

1. Por resolución de 8 de octubre de 2024 se recibió la causa a prueba y se fijaron los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos. Dicha resolución fue objeto de un recurso de reposición interpuesto por la demandante. Asimismo, dicha resolución fue objeto de un recurso de reposición, con apelación subsidiaria, por parte de las demandadas. Dichos recursos fueron resueltos mediante la resolución de 6 de diciembre de 2024, fijándose en forma definitiva los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos.

2. La demandante acompañó documentos en el primer otrosí del escrito presentado el 24 de abril de 2024, en lo principal del escrito presentado el 19 de diciembre de 2024, en los escritos presentados el 2 de enero de 2025, en los escritos presentados el 6 de enero de 2025 y en el escrito presentado el 28 de enero de 2025. Todos los documentos fueron acompañados al proceso arbitral.

3. Las demandadas acompañaron documentos en el primer otrosí del escrito presentado el 9 de diciembre de 2024, en los escritos presentados el 31 de diciembre de 2024, en el otrosí del escrito presentado el 13 de enero de 2025 y en el escrito presentado el 31 de marzo de 2025.

4. La demandante presentó una lista de testigos en el escrito de 12 de diciembre de 2024, la que se tuvo presente por resolución de 18 de diciembre de 2024. Las declaraciones de los testigos que declararon por esa parte constan en diversas actas que se acompañaron al expediente y que se

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

encuentran en el enlace (link dropbox) que consta en la resolución de 24 de marzo de 2025.

5. Las demandadas presentaron una lista de testigos en el escrito del 15 de octubre de 2024, la que se tuvo presente por resolución de 30 de octubre de 2024. Las declaraciones de los testigos que declararon por esa parte constan en diversas actas que se acompañaron al expediente y que se encuentran en el enlace (link dropbox) que consta en la resolución de 24 de marzo de 2025.

6. Las demandadas, en lo principal del escrito presentado el 6 de enero de 2025, pidieron que se citara a doña Macarena Posada Alé, en su calidad de representante de Cementos Transex Limitada o a quien tenga tal calidad a la fecha de la citación, a absolver posiciones, a la cual se accedió según consta en la resolución de 16 de enero de 2025. Mediante escrito presentado el 22 de enero de 2025, las demandadas se desistieron de la diligencia de absolución de posiciones, lo que se tuvo presente en la resolución de 22 de enero de 2025.

7. En el segundo otrosí de su escrito presentado el 19 de diciembre de 2024, la demandante pidió que se decrete prueba pericial, petición que fue acogida por resolución de 3 de enero de 2025. Por resolución de 5 de marzo de 2025, se fijó la audiencia de designación de perito para el 10 de marzo de 2025. En dicha audiencia, el suscrito designó como perito a don Juan Pablo Salinas Undurraga, según consta en el acta de 10 de marzo de 2025. Mediante escrito de 25 de marzo de 2025, el perito aceptó el cargo y juró desempeñarlo fielmente. El informe pericial fue incorporado a los autos el 9 de junio de 2025, teniéndose presente mediante resolución de 11 de junio de 2025.

IX. Observaciones a la prueba

En el escrito presentado el 18 de julio de 2025, comparece **CEMENTOS TRANSEX LTDA.** y formula observaciones a la prueba. En el **Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro**

escrito presentado en esa misma fecha, comparecen **CONTEMPORA COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A. Y FID CHILE SEGUROS GENERALES S.A.** y formulan observaciones a la prueba. Ambos escritos fueron proveídos en la resolución de 25 de julio de 2025, la cual tuvo presente las observaciones a la prueba formuladas por las partes.

X. Estado de fallo

Por resolución de 25 de julio de 2025 se citó a las partes para oír sentencia definitiva.

XI. DEMANDA DE CEMENTOS TRANSEX LIMITADA

1. En lo principal del escrito presentado el 24 de abril de 2024, comparece Luis Vidal Hamilton-Toovey, abogado, actuando en representación de **CEMENTOS TRANSEX LIMITADA**, e interpone demanda de cumplimiento de contrato con indemnización de perjuicios contra **CONTEMPORA COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES S.A. y FID CHILE SEGUROS GENERALES S.A.**, compañías de seguros, representadas por don Gustavo Quezada Valencia, ya individualizados.

2. La demandante expresa que es una empresa chilena, fundada el año 2013, dedicada a la fabricación, elaboración, importación y comercialización de cemento en saco y a granel. Agrega que dicha empresa forma parte del grupo de empresas Transex, dedicado a la producción y comercialización de hormigones, cementos y áridos a nivel nacional.

3. Expresa la demandante que el 25 de noviembre de 2022, Contempora Compañía de Seguros Generales S.A. emitió la póliza de seguro N° 086991-00, denominada “Transporte Marítimo para Carga ‘A’” (en adelante, la “Póliza”), la que da cuenta del contrato de seguro celebrado entre Cementos Transex Limitada con Contempora Compañía de Seguros Generales S.A., y en parte, con FID Chile Seguros Generales S.A. Dicho contrato se celebró para asegurar, bajo las condiciones generales y especiales de la póliza respectiva, el transporte de 46.880 toneladas métricas de “Clinker”

proveniente de Okke, Corea del Sur, las que fueron transportadas en la Motonave Soldoy según Manifiesto 223898 de 18 de diciembre de 2022. Agrega la demandante que el “Clinker” consiste en una mezcla mineralógica compuesta por caliza, pizarra y arcilla que utiliza como materia prima para la fabricación de cemento. La vigencia de la póliza se extendía desde las 12.00 horas del 8 de noviembre de 2022 hasta las 12.00 horas del 10 de enero de 2023. El monto total asegurado ascendió a US\$4.523.920, mientras que el total de la prima pagada consistió en US\$5.881.

4. La demandante transcribe diversas estipulaciones contenidas en la Póliza y señala que las demandadas, conforme a lo establecido en la Póliza, acordaron indemnizar a la demandante después de haber recibido la declaración de siniestro. Indica que en la página 8 de la Póliza se estipuló que la designación del liquidador sería una materia “a convenir, bajo la modalidad de caso a caso (...)”. Sin embargo, manifiesta que en la especie el liquidador fue designado y remunerado por Contemporanea, conforme a lo estipulado en la página 9 y siguientes de la Póliza, no obstante estar en abierta contradicción con lo pactado en la página 8 de dicho documento.

5. Expresa la demandante que el liquidador designado fue la empresa A Plus Ajustadores SpA, la que emitió el Informe final del siniestro N° 3279-2023, y el Informe final numerado como Liquidación N° 30888 (en adelante, el “Informe Final de Liquidación”) de 11 de agosto de 2023, suscrito por don Raúl Penjim Poblete y don Juan Carlos Morales Morandé.

6. La demandante indica que previa identificación del siniestro reclamado, el Informe Final de Liquidación concluye “Recomendación Archivo sin pago de indemnización, toda vez que el siniestro reclamado carece de cobertura”, lo cual estima improcedente.

7. En cuanto a los hechos y circunstancias del siniestro, la demandante señala que, como consta en el Informe Final de Liquidación, Cementos Transex Limitada compró a International Materials 46.880 toneladas de Clinker, emitiéndose la factura comercial N° 1061 de 8 de noviembre de

2022 por el precio de US\$ 3.891.040,00, bajo el incoterm CFR. La mercancía fue embarcada en el puerto de Okke, Corea del Sur en la Motonave Soldoy con destino al puerto Ventanas, Región de Valparaíso, Chile. La empresa contratada para efectuar el flete fue B&M Agencia Marítima S.A.

8. La demandante afirma que la Motonave Soldoy arribó al puerto Ventanas el 18 de diciembre de 2022 y atracó en el sitio N° 5, operado por Cementos Melón, con quien el asegurado contrató el servicio logístico de descarga de las mercancías desde la nave y el almacenaje transitorio en su domo, el que corresponde a la bodega de destino. Posteriormente, la mercancía sería trasladada en camiones pertenecientes a Cementos Melón hasta la planta ubicada en la comuna de Puente Alto, conforme a los requerimientos del asegurado.

9. Indica la demandante que inicialmente las faenas se efectuaron en forma normal y sin inconvenientes, descargándose un total de 18.440 toneladas de Clinker, las que fueron almacenadas en el domo de Cementos Melón ubicado al interior de las instalaciones portuarias. Sin embargo, conforme a lo informado por los agentes navieros B&M, los trabajos de descarga fueron detenidos el 22 de diciembre de 2022 a las 10.55 AM por orden de la autoridad portuaria, debido a la presencia de intensos vientos en la zona que pusieron en riesgo la seguridad de la maniobra.

10. La demandante agrega que el mismo día 22 de diciembre de 2022, a las 18.18 horas aproximadamente, comenzó un incendio en el puerto Ventanas, el que afectó a las 5 correas transportadoras, entre otras instalaciones. Al iniciarse el incendio, la dirección del viento era noroeste, con una velocidad superior a los 22 nudos, lo cual provocó que el fuego se propagara rápidamente a través de las correas hasta la parte exterior del domo de Cementos Melón, destruyendo todas las instalaciones a su paso. No obstante, señala que dicha condición climática evitó que el fuego alcanzara el sitio N° 5 donde permanecía la Motonave Soldoy. La demandante inserta en su demanda diversas fotografías del Informe Final

de Liquidación que dan cuenta del incendio ocurrido y de la ubicación de la Motonave Soldoy.

11. Pese a que el fuego alcanzó el domo de propiedad de Cemento Melón, las 18.440 toneladas de la carga depositada en dicho domo no presentaron daños. Cabe tener presente que al momento del incendio la cinta transportadora de Cementos Melón no contenía material debido a la paralización de la descarga previamente ordenada por la autoridad marítima.

12. Aunque era improbable que el fuego se propagara hasta el sitio N° 5, la autoridad marítima ordenó al capitán de la motonave Soldoy salir a la gira. A la sazón, la motonave aun albergaba 28.440 toneladas de carga asegurada. La demandante afirma que el Práctico de la bahía se embarcó a las 19.20 horas, soltó amarras y a las 20.35 horas quedó fondeado a la gira a la espera de instrucciones.

13. La demandante indica que la motonave Soldoy estuvo a la gira hasta el 26 de diciembre de 2022, cuando la agencia B&M les instruyó dirigirse al puerto de San Antonio para terminar la descarga. Lo anterior por cuanto el puerto Ventanas no se encontraba operativo debido a los daños provocados por el referido incendio.

14. La motonave Soldoy arribó al puerto de San Antonio el 26 de diciembre de 2022, a las 08.15 horas, quedando a la gira en espera de un sitio de atraque. A las 07.00 horas del 6 de enero de 2023, la motobave atracó en el sitio C1 del Terminal DP World S.A., iniciándose las faenas de descarga a las 11.00 horas. Dichas faenas se extendieron hasta el 10 de enero de 2023. A las 17.00 horas, la motonave salió nuevamente a la gira.

15. La demandante expresa que a las 11.00 horas del 12 de enero de 2023, la motonave reingresó al puerto de San Antonio con el objetivo de continuar la descarga del Clinker, finalizando las faenas el 13 de enero de 2023 a las 00.55 horas. Agrega que uno de sus inspectores estuvo presente durante todo el proceso de descarga, registrando el Clinker descargado y su

posterior carguío en camiones que lo trasladaron a los recintos de Unacem Chile S.A. ubicados en Nuevo Acceso San Antonio para su almacenaje, antes de su despacho a la planta ubicada en la comuna de Puente Alto.

16. Indica la demandante que, según lo informado por el propio asegurado, en el puerto de San Antonio se descargaron 28.516,47 TM de Clinker, quedando un excedente de 76,49 TM respecto del saldo nominal.

17. Agrega la demandante que, en proceso de descarga en dicho puerto, no se verificaron daños en los productos. Sin embargo, señala que debió contratar y pagar una tolva ecológica para efectuar el proceso de descarga del material desde la grúa del barco hasta el camión, lo que implicó incurrir en un conjunto de gastos extraordinarios, los cuales no habría tenido que pagar en el puerto de Ventanas.

18. Añade que Contemporanea Compañía de Seguros Generales S.A., en su calidad de líder del Contrato, no liquidó directamente el siniestro, sino que designó y pagó a la empresa "A Plus Ajustadores SpA" para que dicha empresa efectuara la liquidación correspondiente. Indica que esa empresa emitió el Informe Final de Liquidación, a cuyas conclusiones adhirieron las demandadas con el objeto de no pagar las indemnizaciones correspondientes, no obstante tratarse de conclusiones sesgadas e improcedentes a juicio de la demandante.

19. La demandante afirma que los costos extraordinarios directos en que incurrió debido a la "arribada forzosa" de la motonave al puerto de San Antonio ascienden a \$1.394.605,434, los cuales son daños indemnizables conforme al Contrato. Dicho monto no incluye los costos administrativos ni de recursos humanos requeridos para llevar la motonave al puerto de San Antonio y descargar allí la mercancía restante.

20. Respecto a los fundamentos de derecho, la demandante cita algunos artículos del DFL N° 251 del Ministerio de Hacienda y del Código de Comercio. Indica que, aunque las demandadas no le han comunicado en un documento fundado las razones para rechazar el reclamo del asegurado, se

debe entender que han aceptado la recomendación contenida en el Informe Final de Liquidación, la que estima improcedente. En concreto, expresa que el referido Informe omite toda referencia a la cobertura de la Póliza en caso de avería gruesa, lo que constituye una infracción grave de las obligaciones de los liquidadores. Agrega que conforme a lo dispuesto en los artículos 1126 y 1127 del Código de Comercio, la arribada forzosa al Puerto de San Antonio constituye un caso de “avería gruesa”. Al respecto, la Póliza contiene dos estipulaciones contradictorias entre sí, toda vez que el numeral 4 se indica: *“Este seguro cubre la avería gruesa y los gastos de salvamento ajustados o determinados de acuerdo al contrato de transporte y, o, a la ley y costumbre chilena, incurridos para evitar o prevenir las pérdidas, cualquiera sea su causa, excepto aquellas incluidas en las cláusulas 6, 7, 8, 9 y 10 de este seguro”*, mientras que el numeral 6.5. contiene una presunta exclusión al disponer: *“La pérdida, daño o gasto directamente causado por demora, aún cuando dicha demora sea consecuencia de un riesgo asegurado (excepto los gastos que deban pagarse de acuerdo con la cláusula 4 de Avería Gruesa, que antecede)”*. Expresa que de la lectura del numeral 6.5 pareciera que las pérdidas, daños o gastos causados directamente por demora incluyen aquellos que son reclamados por la demandante. Sin embargo, explica que ello no es efectivo, toda vez que: (i) el numeral 6.5. señala que están cubiertas las pérdidas, daños o gastos en caso de avería gruesa, sin limitación, y la ocurrencia de la avería gruesa es indiscutible en este caso, y (ii) el numeral 6.5 indica que las pérdidas, daños o gastos son los directamente causados por la demora, y en el caso concreto, los daños, pérdidas o costos materia del reclamo no fueron causados directamente por la simple demora, sino por la ocurrencia de un riesgo cubierto por la Póliza, cual es, la arribada forzosa que constituye avería gruesa.

21. Agrega la demandante que para el hipotético caso de que el suscrito estime que en la especie no hubo avería gruesa, en virtud de los principios

contenidos en el DFL N° 251 del Ministerio de Hacienda correspondería aplicar el numeral 15 de la Póliza referida a los gastos de reexpedición,

22. La demandante sostiene que el reclamo de autos se refiere a materias cubiertas por la Póliza, siendo ilógico sostener que el incendio que afectó al puerto donde se encontraba amarrada la motonave no es un riesgo cubierto porque no se quemó la motonave o la carga. Agrega que el Informe Final de Liquidación no respeta lo dispuesto en los artículos 1545, 1546 y 1560 del Código Civil, el artículo 513 letra t) del Código de Comercio y en la Norma de Carácter General N° 420 de la Superintendencia de Valores y Seguros, construyendo pretextos para que las demandadas no paguen la indemnización que corresponde.

23. Previa transcripción de las cláusulas de la Póliza referidas a la resolución de conflictos y de coaseguro y citas legales, la demandante solicita tener por interpuesta demanda de cumplimiento de contrato se seguro con indemnización de perjuicios, acogerla a tramitación y condenar a las demandadas a pagar solidariamente, y en subsidio un 77% a Contemporanea y un 23% a FID, la suma de \$1.346.513.046 a título de indemnización de perjuicios, más los intereses corrientes para operaciones no reajustables que se devenguen desde la fecha en que debió pagarse la indemnización conforme a lo dispuesto en el artículo 1559 N° 2 del Código Civil o, en subsidio, al reajuste del mismo monto a partir de la fecha anteriormente señalada más los intereses corrientes para operaciones reajustables y las costas devengadas en el presente juicio. Agrega que dicho monto devengará el impuesto al valor agregado dependiendo del tratamiento tributario que corresponda hacer conforme lo resuelva el suscrito. Finalmente señala que los montos pueden ser reducidos por el suscrito conforme a derecho y al mérito del juicio.

XII. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA DE CONTEMPORANA COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A. y FID CHILE SEGUROS GENERALES S.A.

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

24. En lo principal del escrito presentado el 22 de mayo de 2024, comparece **CONTEMPORA COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A. y FID CHILE SEGUROS GENERALES S.A.** contestando la demanda, solicitando que sea rechazada en su integridad, con costas, por las siguientes razones.

25. Las demandadas afirman que no disputa la existencia de un contrato de seguro de transporte marítimo de mercancías evidenciado en la Póliza ni la existencia de un transporte marítimo de Clinker desde Corea del Sur hasta el puerto de Ventanas.

26. Aseveran que, tal como se desprende de la demanda, la motonave Soldoy arribó sin contratiempo al puerto de Ventanas, que era el puerto de destino, e incluso desembarcó una parte de la carga, de modo que la cobertura del seguro evidenciado en la Póliza cesó sin que se verificara siniestro alguno. Dicha situación se denomina “póliza no siniestrada” y corresponde a un riesgo asegurado fallido o no verificado.

27. Manifiestan que a las 10.55 horas del 22 de diciembre de 2022, las faenas de descarga fueron detenidas por la autoridad marítima del puerto por razones climáticas, lo cual constituye respecto de las demandadas un evento de caso fortuito o fuerza mayor, cuyo acontecimiento es posterior a la conclusión del viaje asegurado y a la vigencia del seguro de transporte.

28. Agregan que a las 18.18 horas del mismo día, se produjo un incendio en las instalaciones del puerto de Ventanas que afectó a sus correas transportadoras. Sin embargo, dicho incendio no afectó, ni remotamente, a la motonave Soldoy o a la carga de Clinker asegurada por la Póliza. Expresa que, al tratarse de un incendio de origen terrestre, dicho evento no puede calificarse como “peligro del mar” o “riesgo de la navegación” propio de la Póliza, toda vez que se trata de un seguro marítimo destinado a cubrir los riesgos de la navegación marítima. Indica que dicho incendio constituye un segundo caso fortuito o fuerza mayor.

29. Indican que la orden de la autoridad marítima de zarpar y hacerse a la gira debido a las condiciones climáticas y el incendio ocurrido en el puerto

de Ventanas son eventos de caso fortuito terrestre concatenados entre sí, y ante la fuerza mayor las cosas perecen para su dueño.

30. Las demandadas reiteran que el viaje asegurado en la Póliza (Corea del Sur – Chile) se desarrolló normalmente y la motonave arribó, atracó y comenzó el proceso de descarga en el puerto de Ventanas, por lo que la cobertura del seguro de transporte marítimo cesó sin siniestrarse toda vez que el riesgo asegurado en la Póliza no se verificó, ni menos se afectó la materia asegurada. Indica que el zarpe a la gira de la motonave por orden de la autoridad marítima y su posterior viaje al puerto de San Antonio constituyen un viaje distinto al viaje asegurado (Corea del Sur – Chile), siendo un trayecto nacional no asegurado por la Póliza.

31. Señalan las demandadas que la póliza de transporte marítimo de mercancías corresponde a una póliza de cosas corporales que, por su naturaleza, cubre la pérdida o daño material o físico de la materia asegurada durante el viaje asegurado hasta el arribo de la nave al puerto de destino. En consecuencia, la Póliza no está diseñada ni estructurada para cubrir perjuicios que no sean los daños físicos o materiales a la carga. Es más, la Póliza no ampara la demora en la entrega de la carga, aunque ésta provenga de un riesgo asegurado, y tampoco cubre los perjuicios financieros o monetarios de un siniestro, aunque la carga efectivamente sea dañada. Agregan que se trata de una Póliza de pérdida y daños materiales a la carga y no de perjuicios patrimoniales a su propietario o asegurado.

32. Las demandadas oponen excepción de inexistencia de una avería gruesa. Indican que conforme a lo dispuesto en el artículo 1095 del Código de Comercio, el peligro común es el elemento fundacional o la piedra angular de la avería gruesa. Sin embargo, en este caso no hubo un peligro común durante el viaje desde Corea del Sur a Chile, toda vez que la motonave Soldoy arribó al puerto de Ventanas sin novedad y comenzaron las faenas de descarga en forma normal. Agregan que en dicho momento cesó la cobertura de la Póliza, de modo que lo sucedido con posterioridad está fuera

del ámbito temporal y espacial del viaje asegurado y, por tanto, ajenos a la cobertura de la Póliza. Por otra parte, las demandadas controvierten que haya existido una avería gruesa conforme a lo dispuesto en los artículos 1101 y 1106 del Código de Comercio, toda vez que ello nunca se declaró por quien debía o podía hacerlo. Indican que lo que no se declaró judicial ni extrajudicialmente no existe y si no existe, no puede invocarse. Señalan que, si la demandante pretende aprovecharse de sus efectos jurídicos, entonces deberá probar la efectividad y la concurrencia de todos los elementos constitutivos de la avería gruesa, especialmente que se declaró por quien correspondía en tiempo y forma, lo que las demandadas refutan. Indican que aún si se configurara una avería gruesa, ella estaría fuera del ámbito de cobertura espacial y temporal de la Póliza por tratarse de un viaje distinto y posterior, no asegurado por el seguro de transporte en cuestión.

33. Las demandadas también oponen excepción de inexistencia de arribada forzosa toda vez que en la especie no se configura ninguno de los elementos indicados en el artículo 1126 del Código de Comercio, toda vez que la motonave llegó a su puerto de destino (Ventanas) sin novedad y comenzó la descarga de Clinker en forma normal y no hubo una arribada en emergencia, peligro o entrada forzosa. Agrega que tampoco hubo arribada forzosa al puerto de San Antonio toda vez que se arribó en completa normalidad, y aunque así no haya sido, el trayecto desde Ventanas hasta San Antonio no es parte del viaje asegurado en la Póliza.

34. Oponen las demandadas excepción de improcedencia e inaplicabilidad de la cláusula 12 de la Póliza “Término de contrato de transporte”. En concreto indican que la referida cláusula no es aplicable al único viaje asegurado en la Póliza (Corea del Sur-Chile) porque ese viaje terminó sin novedades en el puerto de Ventanas previsto en la Póliza, tras la recalada, atraque y comienzo de las faenas de descarga. Agregan que, para extender la cobertura de la Póliza, era necesario que el asegurado

avisara a los aseguradores de la carga y obtuviera de ellos el consentimiento para prorrogar la cobertura, lo que no sucedió en este caso.

35. Las demandadas oponen una excepción consistente en la improcedencia e inaplicabilidad de la Cláusula 13 de la Póliza, denominada “Cambio de Viaje”. Al respecto, señalan que ella no es aplicable al único viaje asegurado en la Póliza (Corea del Sur – Chile) porque en la especie no hubo cambio del puerto de destino, arribando la motonave sin novedad al puerto de Ventanas.

36. Luego, las demandadas oponen una excepción alegando la improcedencia e inaplicabilidad de la Cláusula 15 de la Póliza denominada “Gastos de Reexpedición”, toda vez que el viaje no terminó en un puerto o lugar distinto al cubierto por la Póliza, sino que precisamente finalizó en el puerto de Ventanas. Agrega que el segundo párrafo de la cláusula referida dispone que no es aplicable a la avería gruesa, que precisamente constituye una de las alegaciones o causa de pedir contenida en la demanda.

37. Las demandadas oponen excepción de caso fortuito o fuerza mayor no cubiertos por la Póliza, señalando que la orden de la autoridad marítima en orden a zarpar a la gira, el daño e inoperatividad de las correas e instalaciones del puerto de Ventanas, así como la decisión de descargar en el puerto de San Antonio constituyen casos fortuitos o fuerza mayor, de naturaleza y origen terrestre, no cubiertos por la Póliza. Agrega que en estos casos las cosas perecen para su dueño por lo que los gastos reclamados por la demandante deben ser soportados por los propietarios del Clinker y no por las demandadas.

38. Las demandadas oponen una excepción consistente en la inexistencia de pérdida o daño a la carga asegurada en la póliza. Señalan que al momento de concluir el viaje asegurado y cesar la vigencia de la Póliza la carga asegurada no sufrió perjuicio, daño, menoscabo ni faltante alguno, debiendo tenerse presente que la Póliza asegura cosas corporales y ampara los riesgos de transporte marítimo. Agregan que la carga tampoco sufrió pérdida, daño,

menoscabo o faltante alguno durante el trayecto, según se desprende también de la demanda.

39. Luego, las demandadas desconocen, objetan y controvierten la existencia de los perjuicios, daños, gastos y desembolsos que la demandante pretende que se le paguen, su monto, causalidad y cobertura en la Póliza.

40. Finalmente, las demandadas solicitan tener por contestada la demanda y rechazarla íntegramente, con costas. En caso de que el suscrito la acoja totalmente o en parte, solicitan que se les exima de la condena en costas por haber tenido motivo plausible para litigar.

XIII. RÉPLICA

En el escrito presentado el 3 de junio de 2024, comparece **CEMENTOS TRANSEX LIMITADA** evacuando el trámite de réplica.

41. La demandante transcribe diversas estipulaciones de la Póliza que estima aplicables para interpretar el contrato de seguro materia de autos y acusa falta de lectura de la Póliza por parte de las demandadas. En lo que se refiere al alcance del contrato de seguro, acusa que las demandadas faltan a la verdad y señala que la póliza, en la página 4 indica: “Delimitación de Responsabilidad (Importación): No obstante, la presente póliza otorga cobertura **de Bodega a Bodega**, este seguro no se extenderá a cubrir daños y/o gastos que afecten a la materia asegurada que se encuentren bajo custodia del vendedor o de cualquier persona o empresa que este a su servicio (sic), ya que los servicios se presten de manera permanente o transitoria (sic). De este modo, la cobertura sólo se iniciará en el momento en que la materia asegurada pase a ser responsabilidad del Importador en el Puerto o lugar indicado en el contrato de compraventa (Incoterms)”.

42. En lo que se refiere al tránsito, cita varias disposiciones de la póliza, especialmente las de los números 11 y 5 de la póliza, concluyendo que el contrato de seguro amparaba 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 de Póliza desde la bodega de inicio del viaje hasta la bodega final del asegurado. Agrega que todo el embarque de Clinker, las 46.880 toneladas, es la materia asegurada, por lo que resulta inconcuso que el contrato de seguro no termina por la descarga de una parte muy pequeña de ella en la bodega de destino. Con lo dicho y citado precedentemente, dice la demandante, queda claro que la expresión “llegó sin novedades” constituye una especie de ironía, burla o expresión cínica de las Compañías demandadas.

43. En lo que se refiere al caso fortuito alegado por las demandadas, expresa que carece de todo fundamento en los hechos y el derecho. Indica que este evento o caso fortuito produce pérdidas en la materia asegurada y todo ello antes de que el contrato de seguro haya terminado por haber llegado la materia asegurada a la bodega final de Transex. Lo mismo cabe decir de “el segundo evento” “concatenado con el anterior” que consiste en la paralización del Puerto Ventanas, ambos provocaron pérdidas en la materia asegurada y son objeto del contrato de seguro. Cita a su favor el artículo 533 del Código de Comercio que señala que “Si el siniestro proviene de varias causas, el asegurador será responsable de la pérdida si cualquiera de las causas concurrentes corresponde a un riesgo cubierto por la póliza”.

44. En lo relativo a las excepciones, alegaciones y defensas opuestas por las demandas, reprocha que se afirme que el viaje asegurado se llevó a cabo sin novedad y que la Póliza no se siniestró porque ni el transporte marítimo de la carga concluyó sin novedad ni la póliza terminó. Alude al riesgo y expresa que, de conformidad con la página 12 de la Póliza, “el seguro contratado 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.”

45. Expresa, en lo que se refiere a la excepción de inexistencia de avería gruesa, que las demandadas intentan distraer al afirmar que no existe avería gruesa. La demandante expresa que ella alega una arribada forzosa

en los términos del artículo 1126 del Código de Comercio y que esta consiste en "... la entrada necesaria de la nave a un puerto o lugar distinto al de escala o término previstos para el viaje". Además, señala que, el artículo 1127 del Código de Comercio simplemente prescribe que los gastos de una arribada forzosa constituirán avería gruesa si ella se ha efectuado en interés común de la nave y la carga; en los demás casos, serán de cargo del interesado a quien afectaba la necesidad de efectuarla. Todo lo cual es sin perjuicio de las acciones que competan contra los responsables por los hechos que hubieren motivado la arribada forzosa.

46. Con respecto a la excepción de inexistencia de arribada forzosa, la demandante señala que las demandadas exigen requisitos adicionales que no menciona el artículo 1126 del Código de Comercio.

47. En lo referente a la excepción de improcedencia de aplicar la cláusula 13 de la Póliza, que refiere al cambio de viaje, la demandante asevera que esta estipulación no excluye la cobertura del seguro porque el asegurado no cambió el destino, sino que el destino fue un cambio forzado por las circunstancias, y se agrega a lo anterior, una circunstancia esencial relacionada con los hechos materia de autos que consiste en haber dado aviso a las demandadas y que éstas no exigieron una extraprima.

48. En lo atinente a la excepción de improcedencia de aplicar la cláusula 15 de la Póliza, que refiere a los gastos de reexpedición, explica que lo demandado no corresponde a avería gruesa (en el sentido estricto) sino a una arribada forzosa y, en consecuencia, las demandadas deben "(reembolsar) al asegurado de cualquier gasto extraordinario apropiado y razonablemente incurrido en la descarga, almacenaje y reexpedición de las mercaderías hasta el destino asegurado bajo la presente (póliza)", concluyendo que la estipulación es completamente procedente y aplicable y refuerza el verdadero sentido y alcance de las estipulaciones de la póliza materia de autos.

49. En cuanto a la excepción de caso fortuito que las demandadas fundan tanto en la orden de la Autoridad Marítima del Puerto de Ventanas, disponiendo que la Motonave Soldoy zarpara a la gira por razones climáticas, como en el incendio del Puerto de Ventanas y la decisión de descargar en el Puerto San Antonio, la demandante señala que el contrato de seguro amparaba 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 de Póliza desde la bodega de inicio del viaje hasta la bodega final del asegurado. Indica también -en relación con el origen terrestre, que no están contemplados en la Póliza, por ser terrestres y posteriores al término del viaje Corea Chile, afirmado por las demandadas- que en la página 3 de la Póliza se señala: *“Tramos Terrestres: Para embarques Marítimos se fija como inicio y termino de cobertura una distancia máxima de 1.000 Kilómetros desde los Puertos de embarque y desembarque. En el caso que el transporte exceda los 1.000 Kilómetros, el Asegurado está obligado a declararlos a la Compañía Aseguradora quien fijara tasas y condiciones”*, concluyendo que ésta cita hecha por tierra el repetido pretexto de las demandas de que la póliza no incluye “tramos terrestres”.

50. En lo que se refiere a la excepción de hechos de terceros no cubiertos en la Póliza, expresa que la materia asegurada es todas las pérdidas o daños que sufra la asegurada por hechos relacionados con este transporte de carga y que el seguro no termina cuando la motonave arriba al puerto de destino sino cuando la mercadería arriba a la bodega indicada por la asegurada, por lo que debe desecharse tal excepción que no tiene asidero en exclusión alguna de la póliza.

51. También refiere a la excepción de inexistencia de pérdida o daño a la carga asegurada en la Póliza, expresando que las demandadas señalan que el contrato de seguro terminó cuando la motonave Soldoy llegó al Puerto Ventanas, lo que es equivocado, y que el argumento que “la Carga

transportada no sufrió daño ni pérdida alguna, a consecuencia de los riesgos de la navegación, o sea, la Póliza no se siniestró en ningún momento durante su vigencia”, también lo es porque la póliza cubre una gran cantidad de *pérdidas* que también pueden considerarse “gastos” y por tal motivo la póliza se refiere en dieciséis oportunidades a gastos, en algunos caos para señalar que están cubiertos y en otros para señalar que carecen de cobertura.

52. Finalmente, en cuanto a los daños y gastos invocados, que cuestionan las demandadas, indica que los probará en la etapa procesal oportuna.

XIV. DÚPLICA

53. En el escrito presentado el 14 de junio de 2024, comparece **CONTEMPORA COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A. y FID CHILE SEGUROS GENERALES S.A.** evacuando el trámite de dúplica.

54. Las demandadas hacen ciertas aclaraciones conceptuales, para lo cual cita los artículos 1158 al 1161 del Código de Comercio, y concluye que de la lectura de estas normas citadas se desprende que la controversia de autos se ubican dentro del marco legal del Título VII, del Libro III, del Código de Comercio, relativo al seguro marítimo, por cuanto la Póliza ampara la pérdida o daño de un cargamento de clinker, por los riesgos de la aventura marítima de su viaje desde Corea hacia Chile, al tratarse ésta, de una póliza de seguro de transporte marítimo de mercancías. Explican las demandadas que el contrato de seguro tiene por objeto asegurar los riesgos de pérdida o daño a la mercancía transportada por mar, sujeto a los términos de la Póliza. Luego refiere al concepto “viaje”, definiéndolo como “un viaje cubre el período que va desde el momento en que el buque comienza a navegar hacia su destino hasta aquél en que llega a su destino”. Posteriormente se refiere al concepto “descarga” expresando que consiste en “descargar la mercancía de un buque o una embarcación de poco porte o embarcación de tráfico portuario”. Y finalmente las demandadas se refieren al “Tránsito y cobertura de la póliza” explicando que, en materia marítima, el riesgo puede

delimitarse por tiempo o por viaje, y la diferencia radica en la forma de computar su duración y el inicio del riesgo. En las pólizas por tiempo, éste se inicia desde el momento que la póliza señale, mientras que, en la póliza por viaje, se lo delimita en función del viaje, “en y desde” o “desde” un lugar determinado. Pues bien, indican las demandadas, la póliza de transporte marítimo de mercancías Tipo A, cual es el caso de la Póliza subjudice, es una póliza por viaje, “lógicamente, ya que la materia esencial de esta cobertura es el transporte de carga o mercancías, de lo que naturalmente se desprende que la duración se establece en función de la duración del viaje que se ampara”. Cita la cláusula 11 de la póliza y señala que la cláusula 5, que cita la demandante en la réplica, no tiene aplicación por tratarse de una cláusula adicional de Guerra, siendo inaplicable por no existir un conflicto bélico.

55. Atendido los conceptos anteriores, las demandantes señalan “que el transporte marítimo objeto de la Póliza consistía en un viaje de la M/N Soldoy, con un cargamento de clinker, desde Corea hacia el Puerto de Ventanas en Chile. Este viaje, travesía, trayecto o aventura marítima concluyó a la recalada de dicha embarcación en el puerto de destino, donde sólo parte de la carga (materia asegurada) alcanzó a desembarcarse, ya que la nave hubo de zarpar a la gira por orden de la Capitanía de Puerto, basada en razones climáticas, y luego se dirigió a otro puerto, por estar inoperativo el Puerto de Ventanas, a causa de un incendio terrestre.- La cobertura de la Póliza se determina por su Cláusula de Tránsito, la que define la duración del riesgo, en función del viaje, y esta cláusula contiene una serie de alternativas (a saber, cinco) en las que el viaje termina, y una de ellas es la entrega de la mercancía en la bodega final de destino, contemplada en el numeral 11.1.1. Sin embargo, esta cláusula, al igual que otras de la Póliza, se colocan en la hipótesis que, habiendo terminado el viaje, la carga transportada y asegurada no llegue a la bodega de destino, o bien, que la nave no concluya el viaje, o cambie el puerto de destino, que son situaciones

especiales y –por lo mismo– prevalecen por sobre la hipótesis de la entrega de la carga en la bodega de destino final”.

56. Luego las demandadas citan la cláusula 11.2. de la póliza que expresa: “Si después de la descarga al costado de la nave transoceánica en el puerto final de descarga, pero antes de la terminación de este seguro, las mercaderías tuvieran que ser reexpedidas a un destino distinto de aquel para el que fueron aseguradas, este seguro, pese a subsistir subordinado a la terminación como se dispone anteriormente, no se prolongará después del comienzo del tránsito a tal otro destino”; concluyendo que la vigencia del seguro evidenciado en la Póliza, si bien en un primer momento permaneció con posterioridad a la descarga parcial del clinker, terminó al zarpe de la nave desde Ventanas hacia la gira, y definitivamente no cubrió el viaje hacia San Antonio, por tratarse de un viaje distinto. Al respecto cita doctrina chilena e inglesa.

57. Las demandadas aseveran que la póliza de transporte marítimo de mercancías sólo cubre la pérdida o daño material o físico de la mercancía asegurada que provengan de un riesgo marítimo, lo que no sucedió en la especie. Al respecto citan el artículo 1186 del Código de Comercio que se refiere a pérdida total o parcial y luego el 1187 del mismo Código. En base a esto afirman las demandadas que las hipótesis de pérdida total se refieren a daños físicos o materiales que sufra la mercancía –en este caso clinker–, no a gastos, desembolsos o perjuicios inmateriales o extrapatrimoniales, como intenta argumentar la demandante. Y que la pérdida parcial es residual, comprende todo daño, perjuicio o menoscabo a la materia asegurada que no sea total. En caso de los graneles (como sería el clinker), la pérdida parcial se denomina merma o faltante. Ergo, los gastos, desembolsos, expensas, costos, pérdidas financieras o monetarios etc., u otros perjuicios extrapatrimoniales, cual es el caso de todos los rubros que se demandan, no constituyen pérdidas (totales ni parciales) a efectos de la Póliza. Terminan esta explicación señalando que la circunstancia que la

Póliza cubra ciertos gastos o desembolsos no altera lo anterior, ya que se trata de hipótesis que, no sólo son excepcionales, sino cuya ratio legis estriba en que se trata de gastos o desembolsos que se efectúan, con ocasión de un siniestro (que aquí no sucede) para evitar pérdida o daño a la materia asegurada, o para atenuar o aminorar sus efectos o consecuencias.

58. En lo que se refiere al riesgo marítimo, indican que el artículo 1161 del Código de Comercio señala que tiene “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”. En base a esto concluyen que el ámbito natural de la Póliza es la pérdida o daño material o físico a la mercancía transportada por un medio marítimo. Concluyen que no se verificó un riesgo amparado en la póliza, porque el incendio que destruyó las instalaciones portuarias y produjo el cierre del Puerto de Ventanas fue terrestre, no marítimo, luego, no fue un peligro del mar, y escapó al ámbito de cobertura de una póliza de transporte marítimo. Además, sucedió cuando el viaje asegurado ya había terminado y cesado la cobertura del seguro, por aplicación de la Cláusula de Tránsito, Párrafo 11.2. – Expresan que el incendio (que no califica como siniestro bajo la Póliza) no generó la pérdida ni el daño (faltante o merma) de la carga asegurada, la que no se vio –ni siquiera remotamente– amenazada ni menos afectada en su integridad física, vale decir, ni la causa ni el efecto estarían bajo el amparo de la Póliza. - Y finalmente expresan que no existió una relación de causa a efecto entre la verificación del riesgo (que no está cubierto en la Póliza) y el daño a la materia asegurada (que en la realidad no se produjo).

59. En cuanto a la pluralidad de causas y la cita que la demandante hace respecto del artículo 533 del Código de Comercio, las demandadas expresan que sin perjuicio que en este caso no existe siniestro, porque no hubo riesgo cubierto en la Póliza, y tampoco pérdida o daño a la materia asegurada, por lo que no es posible referirse a pluralidad de causas, si ninguna de las

causas que invoca el actor está cubierta en la Póliza, lo cierto es que esta norma tampoco es aplicable en la especie, dado que prevalece por sobre ella el artículo 1184 del mismo cuerpo legal, que dispone: *“Cuando la pérdida o daño de la cosa asegurada provenga de varias causas, el asegurador será responsable si la causa principal o determinante es un riesgo cubierto por la póliza. Con todo, cualquiera que fueren las estipulaciones del contrato, si no fuere posible establecer cuál fue la causa principal o si varias causas determinantes fueron simultáneas y entre ellas hubiere una que constituyera un riesgo asegurado, el asegurador será responsable por el daño en los términos señalados por la póliza”*. En base a esto las demandadas concluyen que la causa determinante de la imposibilidad de descargar el clinker que permanecía a bordo de la M/N Soldoy, en el Puerto de Ventanas fue su incendio, que destruyó sus instalaciones y condujo al cierre del Puerto por inoperatividad (pero sin afectar la nave ni la carga a bordo), y este siniestro terrestre no es un riesgo de la navegación, por tanto, no lo cubre la Póliza.

60. En relación con la arribada forzosa y la avería gruesa, las demandadas aseveran que la avería gruesa no se configura en la especie porque en el viaje asegurado no existió un peligro común que afectara a todos los intereses involucrados en la expedición marítima (nave, carga y flete). Y agregan que el incendio del puerto no es un peligro del mar, y que tampoco no afectó a la nave ni a la carga y sucedió habiendo terminado el viaje asegurado. De esta manera explican que el gasto de desembarque en otro puerto y otros desembolsos que la demandante pretende cobrar se generaron en un puerto distinto al de destino (Ventanas), y en un viaje posterior al asegurado (Corea – Chile) que no estaba cubierto en la Póliza. Agregan que ni el clinker ni la motonave enfrentaron peligro común alguno en el viaje entre Ventanas y San Antonio, y que en la remota hipótesis que los gastos que se cobran pudieran ser calificados de peligro, lo que también disputamos, ellos sólo afectaron a la carga, no a la nave ni al flete, por lo que no concurre el elemento esencial de la avería gruesa que es el peligro

común. Luego de citar variada doctrina, las demandadas aseveran que el viaje hacia el Puerto de San Antonio se hizo en exclusivo y único beneficio del clinker a bordo: la carga, para poder desembarcarla ahí, ya que el Puerto de Ventanas estaba cerrado por inoperativo, tras el incendio terrestre; pero no se hizo a favor de la M/N Soldoy ni del flete, razón por lo que no hay peligro común, ni concurren los elementos ni requisitos de la avería gruesa, sino que una necesidad propia de la carga, que es de su cuenta y riesgo exclusivo.

61. Luego las demandadas se refieren a la excepción de inaplicabilidad de la cláusula 12 de la póliza: “término de contrato de transporte”. Al respecto afirman que la demandante interpreta de manera incorrecta la cláusula 12 porque no se aplica al viaje Corea – Chile, que es el único viaje asegurado en la Póliza, en atención a que este viaje terminó, sin novedades, en el Puerto de Ventanas que era el previsto en la Póliza, tras la recalada, atraque y comienzo de la faena de descarga de la M/N Soldoy, razón por lo que no concurre la hipótesis que indica la demandante. Agregan las demandadas que lo que la estipulación exige, para que el seguro (en este caso el evidenciado en la Póliza subsista) es que el asegurador acceda en mantener la cobertura, sujeto al pago de una prima extra. Indican que lo que el asegurado hizo fue denunciar o avisar la situación al asegurador, lo que es una carga o deber de todo asegurado tras un siniestro, pero no pidió a la aseguradora prorrogar la cobertura de la Póliza para un viaje distinto y posterior hacia San Antonio, que es lo que la estipulación en comento exige, y no es lo mismo lo uno y ni lo otro. Finalmente aseveran que, en todo caso, la aseguradora no accedió a extender la vigencia de la Póliza, ni aún sujeto a un cobro de extraprima, lo que constituye un requisito esencial y objetivo de la extensión de la cobertura. De hecho, señalan las demandadas, puede darse el caso que el asegurado lo pida, y la aseguradora lo deniegue, y como la extensión supone consenso, el requisito no se cumple y la cobertura no

se extiende. La condición citada no obliga a la aseguradora a consentir en la prórroga.

62. En lo que se refiere al caso fortuito y hecho de un tercero, las demandadas indican que respecto al clinker no descargado, que permaneció a bordo de la M/N Soldoy, al desatracarse y hacerse a la gira esta embarcación, para luego emprender rumbo a San Antonio, éste es un nuevo viaje, que no está cubierto en la Póliza (Corea – Ventanas, y no Ventanas - San Antonio), porque la Cláusula 11.2, que la misma actora cita, señala de forma expresa que, si después de la descarga en el puerto final (Ventanas), pero antes de la terminación de este seguro (carga remanente a bordo y no entregada en bodega), las mercaderías tuvieran que ser reexpedidas a un destino distinto de aquel para el que fueron aseguradas (San Antonio), este seguro, pese a subsistir subordinado a la terminación como se dispone anteriormente, no se prolongará después del comienzo del tránsito a tal otro destino, o sea, el seguro terminó al desatracar la M/N Soldoy del muelle y hacerse a la gira, o a lo más, al reemprender la navegación, en un viaje nuevo y distinto, con destino hacia San Antonio, que es un viaje posterior e independiente al que estaba cubierto en la Póliza (Corea – Ventanas). En lo que respecta al caso fortuito, fuerza mayor o hechos de terceros, las demandadas reiteran que el ámbito natural de la póliza de transporte marítimo de mercancías, cubre los riesgos del mar o de la navegación que causen la pérdida o daño físico de la carga transportada, por el viaje asegurado, no los incendios terrestres, las órdenes de la Autoridad Marítima que se adopten para combatirlos y/o evitar y/o aminorar sus efectos, ni el cierre de puerto por estar inoperativo, a consecuencia de los daños a sus instalaciones resultantes del incendio.

63. Finalmente, en lo referente a la cobertura de transporte terrestre de la póliza, las demandadas indican que no es aplicable porque el transporte marítimo asegurado en la Póliza era puerto a puerto (port to port), y no puerta a puerta (door to door), vale decir, un transporte marítimo unimodal,

no multimodal, ya que sólo se llevó a cabo por mar y no por tierra, de suerte que la referencia no procede. El hecho que la actora pretenda cobrar gastos de transporte terrestre del clinker correspondientes a un viaje que no está cubierto en la Póliza, cuya vigencia ya había cesado es del todo improcedente y carente de fundamento legal y contractual.

XV. RECEPCIÓN DE LA CAUSA A PRUEBA

64. Por resolución de 8 de octubre, de 2024, se recibió la causa a prueba estableciéndose los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos sobre los cuales debería rendirse prueba. Esa resolución fue objeto de solicitudes de reposición impetradas por cada una de las partes, las cuales fueron resueltas en la resolución de 6 de diciembre de 2024. Conforme con lo anterior, el objeto de la prueba quedó como sigue: **1.** Efectividad que las partes celebraron un contrato de seguro que se documentó en la póliza N° 086991-00, de 25 de noviembre de 2022, estipulaciones del contrato, materia asegurada, cobertura del riesgo, inicio y término de la cobertura, exclusiones y demás condiciones; **2.** Efectividad que ocurrió un siniestro amparado en la póliza de seguro, causas, lugar y circunstancias en que ocurrieron esos hechos; **3.** Hechos que constituyen el cese de la cobertura de la póliza; **4.** Hechos que configuran la existencia de arribada forzosa de la Monotave Soldoy; **5.** Efectividad que un agente del asegurado comunicó a las Compañías de Seguro la ocurrencia de un siniestro en el Puerto Ventanas que obligó a la Motonave Soldoy a salir a la gira y que producto del siniestro debió trasladarse la descarga al Puerto de San Antonio. Oportunidad y términos en que se efectuó la comunicación; **6.** Hechos y circunstancias que justifican aplicar la cláusula o condiciones relativas a la reexpedición; **7.** Efectividad de la ocurrencia de hechos que demuestren los daños o perjuicios o gastos reclamados por la demandante. Naturaleza y monto de esos daños, perjuicios o gastos, causas de éstos; **8.** Efectividad que existe caso fortuito, fuerza mayor o un hecho de tercero, alegados por las demandadas. **9.** Existencia de pagos a los aseguradores como

consecuencia de la reexpedición de la mercancía a un destino distinto del original.

CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que, primeramente, y conforme con lo pactado por las partes, queda claro que el árbitro suscrito tiene la calidad de árbitro mixto, es decir, de árbitro arbitrador en cuanto al procedimiento y de derecho en cuanto al fallo, por lo que, habiéndose respetado las reglas establecidas para el desarrollo y curso del proceso arbitral, esta sentencia se pronunciará sobre la cuestión controvertida conforme a Derecho;

SEGUNDO: Que, para resolver la cuestión de autos -siendo esta, esencialmente una controversia en torno a la cobertura de un siniestro- resulta determinante estarse a la Póliza y definir el sentido de sus cláusulas, para lo cual estas se interpretarán a la luz de los criterios pertinentes establecidos en el Código Civil, a partir de los artículos 1560 y siguientes.

Que, sin perjuicio de lo anterior, a la resolución de la controversia se aplicarán también las reglas sustantivas pertinentes, las que serán determinadas en su sentido y alcance conforme con los artículos 19 y siguientes, también del Código Civil, los primeros para interpretar el contrato y, los segundos, para interpretar la ley, por corresponder unos y otros a elementos de reconocido criterio y razonabilidad que impone la ley en aras de la más justa aplicación de tales normas.

Que, finalmente, la decisión de la cuestión controvertida será resuelta conforme con el mérito del proceso, aplicando el artículo 160 del Código de Procedimiento Civil, atendiendo a las acciones, afirmaciones, excepciones, alegaciones y defensas planteadas por las partes y a las pruebas documentales, testifical y pericial producidas en autos, a lo indicado en los informes en derecho acompañados y a los demás datos y antecedentes incorporados por las partes.

TERCERO: Que las partes de esta controversia se hallan vinculadas por el contrato de seguro celebrado entre ellas el 25 de noviembre, de 2022 (Póliza N° 086991-00), aportado en el escrito de la demandante, de 2 de enero, de 2025, signado 1. En esta Póliza Transporte Marítimo para carga "A" se señala con claridad, entre otros, que el contratante y asegurado es Cementos Transex Limitada; que la vigencia del seguro es desde las 12:00 hrs. del 08-11-2022 hasta las 12:00 hrs. del 10-01-2023; que el monto asegurado son US\$4.523.920 y que la prima total fue de US\$5.881,100; que se trata de un seguro de transporte, cuyo ramo es transporte; que la materia asegurada es Clinker, en particular 46.880 TM; que el trayecto es desde Okke, South Korea hasta Las Ventanas, Chile, (se entiende, el puerto chileno de Ventanas); y que el medio de transporte es la Motonave SOLDYO, ETA 31.12.2022. La participación de las aseguradoras es, de Contemporanea Seguros, un 77%, US\$ 3.483.418,40, y, de FID, 23%, US\$ 1.040.501,60.- Las condiciones de cobertura son según Póliza de Transporte Marítimo para Carga "A" POL 120130700, Cláusula Chilena para Guerra CAD 120130991 y Cláusula Chilena para Huelga CAD 120130993.

Que, siendo necesario para decidir esta controversia conocer e interpretar el contenido de la Póliza de seguro y sus condiciones, cuyas cláusulas han sido invocadas por las partes para afirmar su aplicación y su inaplicabilidad, según el caso, abordaremos las principales de las referidas en la Póliza de Transporte marítimo para carga "A".

CUARTO: Que la cláusula 3 de la Póliza, se refiere a los Riesgos, indicando que *"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"*.

Luego, la cláusula 4, se titula Avería Gruesa y señala que *"Este seguro cubre la avería gruesa y los gastos de salvamento ajustados o determinados de acuerdo al contrato de transporte y, o, a la ley y costumbre chilena, incurridos"*

para evitar o prevenir las pérdidas, cualquiera sea su causa, excepto aquellas incluidas en las cláusulas 6, 7, 8, 9 y 10 de este seguro”.

La cláusula 11, referida al Tránsito, expresa que “11. TRÁNSITO. 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, ya sea: 11.1.1. A la entrega en la bodega de los consignatarios u otra bodega final o lugar de almacenaje en el destino citado en la presente. 11.1.2. A la entrega en cualquier otro lugar o bodega de almacenaje que el asegurado decida usar, sea anterior o en el destino citado en la presente, ya sea: 11.1.2.1. Para el almacenaje que no sea en el curso ordinario de tránsito; o contemporáneos.com 11.1.2.2. Para asignación o distribución; o 11.1.3. A la expiración de 60 días después de finalizada la descarga de las mercaderías aquí aseguradas al costado de la nave transoceánica en el puerto final de descarga o hasta que se produzca la desconsolidación de la mercadería transportada en contenedores o hasta la entrega física o documental al Servicio de Aduanas de la carga considerada presuntivamente abandonada, lo que primero ocurra. 11.2. Si después de la descarga al costado de la nave transoceánica en el puerto final de descarga, pero antes de la terminación de este seguro, las mercaderías tuvieran que ser reexpedidas a un destino distinto de aquel para el que fueron aseguradas, este seguro, pese a subsistir subordinado a la terminación como se dispone anteriormente, no se prolongará después del comienzo del tránsito a tal otro destino. 11.3. Este seguro permanecerá vigente (subordinado a la terminación, como anteriormente se indica y a las estipulaciones de la cláusula 12 siguiente) durante el retraso fuera del control del asegurado, cualquier cambio de ruta, descarga forzosa, reembarque o transbordo, así como cualquier variación de la aventura que provenga del ejercicio de una facultad concedida a los armadores o transportistas bajo el contrato de transporte”.

En lo que se refiere al Término del Contrato de Transporte, la cláusula 12 expresa que, *“Si debido a circunstancias que escapan al control del asegurado el contrato de transporte termina en un puerto o lugar distinto del de destino citado en él o el tránsito termina por otra causa antes de la entrega de las mercaderías, conforme lo establecido en la cláusula 11 anterior, este seguro terminará a menos que se dé aviso inmediato a los aseguradores y se solicite continuación de la cobertura, permaneciendo en tal caso vigente sujeto a una extraprima, si fuera requerida por los aseguradores, ya sea, 12.1. Hasta que las mercaderías sean vendidas y entregadas en dicho puerto o lugar o, a menos que se convenga especialmente otra cosa, hasta la expiración de un período de 60 días contados a partir de la llegada de las mercaderías aquí aseguradas a tal puerto o lugar, lo que primero ocurra, o 12.2. Si las mercaderías son enviadas dentro del referido período de 60 días (o de cualquier extensión del mismo que se convenga) al destino citado en la presente o a cualquier otro destino, hasta que se termine el viaje de acuerdo a lo previsto en la anterior cláusula 11.”*

Luego, la cláusula 13 aborda el “Cambio de Viaje”, expresando que *“Si después de la entrada en vigencia de este seguro, se cambiara el destino por el asegurado, se mantendrá la cobertura mediante el pago de una prima y condiciones a convenir, sujeto a que sea dado aviso inmediato a los aseguradores.”*

La cláusula 15 se refiere a los “Gastos de Reexpedición” e indica que *“Si como resultado del acaecimiento de un riesgo cubierto por este seguro, el viaje termina en un puerto o lugar distinto de aquel para el cual las mercaderías aseguradas se encuentran cubiertas los aseguradores reembolsarán al asegurado de cualquier gasto extraordinario apropiado y razonablemente incurrido en la descarga, almacenaje y reexpedición de las mercaderías hasta el destino asegurado bajo la presente. Esta cláusula, que no es aplicable a avería gruesa o gastos de salvamento, estará sujeta a las exclusiones*

contenidas en las anteriores cláusulas 6, 7, 8, 9 y 10 y no incluye gastos que se originen por falla, negligencia, insolvencia o incapacidad financiera del asegurado o de sus empleados, agentes o mandatarios.”

Finalmente, también es importante transcribir la cláusula 19, que trata sobre las “Obligaciones del Asegurado”, la cual expresa que *“Es obligación del asegurado y sus empleados, agentes o mandatarios respecto de cualquier pérdida cubierta bajo este seguro: 19.1. Tomar las medidas razonablemente necesarias para evitar o aminorar tal pérdida y, 19.2. Asegurarse de que todos los derechos contra transportistas, depositarios u otros terceros estén debidamente preservados y ejercidos. Los aseguradores en adición a cualquier pérdida cubierta bajo la presente, reembolsarán al asegurado cualquier gasto en que adecuada y razonablemente se haya incurrido en el cumplimiento de estas obligaciones.”*

Que la lectura de la Póliza y sus cláusulas, atendiendo al sentido natural de las expresiones usadas en ellas, permite conocer efectiva y claramente la intención de los contratantes de este seguro marítimo, lo que resulta de interés conforme con el artículo 1560, del Código Civil, a saber: lograr y otorgar cobertura amplia, a todos los eventos dañinos para la materia asegurada, para la mercancía, considerando los gastos derivados de la avería gruesa, lo que importa la aplicación del seguro a todos los peligros que provengan o que puedan ocurrir como consecuencia de la navegación, salvo aquellos que se excluyen mediante su constancia expresa en la Póliza. Lo señalado refleja también que se trata de una Póliza perfectamente coherente con los artículos 1161, 1162 y 1163 del Código de Comercio, que establecen las reglas generales de este contrato mercantil y por lo mismo, que se trata de cláusulas conocidas, habituales, estandarizadas, cuya “cobertura alcanza al curso ordinario del viaje, así como durante cualquier otro cambio de ruta, descarga forzosa, reembarque o transbordo y otra variación de la aventura mientras provenga del ejercicio de una facultad

concedida a los armadores o transportistas bajo el contrato de transporte, excluyendo únicamente los eventos atribuibles a un hecho voluntario del asegurado” (esta cita corresponde al Informe en Derecho de don Diego Munita Luco, quien funda su aserto en Barroilhet Acevedo, C. y Díaz Díaz, A. (2023) p. 563.)

QUINTO: Que, sentado lo precedente, las partes están contestes en una serie de hechos sustanciales y pertinentes relacionados con la Póliza, cuales son, que el 25 de noviembre, de 2022, las partes celebraron un Contrato de Seguro, en particular, la Póliza de Transporte Marítimo para Carga “ A “ POL 120130700, y dos adicionales correspondientes a la Cláusula Chilena para Guerra CAD 120130991 y la Cláusula Chilena para Huelga CAD 120130993; que se transportaron por la Motonave Soldoy, efectivamente, 46.880 toneladas métricas de “Clinker”, cuya procedencia fue Okke, Corea del Sur, y con dirección al Puerto de Ventanas, Chile; que la vigencia de la Póliza se extendía desde las 12.00 horas, del 8 de noviembre, de 2022, hasta las 12.00 horas, del 10 de enero, de 2023, y que el monto total asegurado ascendió a US\$4.523.920, ascendiendo la prima pagada a US\$5.881. Todos estos hechos son reconocidos por las partes, tanto en la demanda como en la contestación de la demanda, y además, constan en la Póliza que se aportó a los autos, la que no fue objetada por las partes, de manera que todos se tendrán por establecidos, porque fueron inequívocamente reconocidos en los escritos arbitrales y porque no fueron objeto de controversia.

SEXTO: Que también constituyen hechos no controvertidos, vinculados a la ejecución del contrato de transporte marítimo y a la póliza, que la Motonave Soldoy atracó al Puerto Ventanas y que la descarga del clinker comenzó a realizarse de manera normal hasta que el 22 de diciembre, de 2022, a las 10:55 AM y que la autoridad portuaria ordenó la detención de la descarga debido a la presencia de intensos vientos en la zona, los cuales pusieron en riesgo la seguridad de la maniobra. Las partes tampoco

controvirtieron que ese mismo día, pasadas las 18:00 horas, se inició un incendio en el puerto Ventanas, que entre otras instalaciones afectó a 5 correas transportadoras, y que el fuego se propagó rápidamente a través de las correas hasta la parte exterior del domo de Cementos Melón, destruyendo todas las instalaciones a su paso.

SÉPTIMO: Que, de lo descrito en los considerandos precedentes, se tienen por acreditados suficientemente aquellos hechos que indica el punto N° 1 de prueba, cuales son que las partes acrediten la efectividad de haber celebrado un contrato de seguro que se documentó en la póliza N° 086991-00, de 25 de noviembre de 2022, las estipulaciones del contrato, la materia asegurada, la cobertura del riesgo, el inicio y término de la cobertura, exclusiones y demás condiciones. En efecto, en mérito de lo considerado no cabe duda que las partes celebraron el Contrato de Seguro el 25 de noviembre de 2025; que la materia asegurada fue 46.880 toneladas métricas de Clinker; que la Póliza 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, que dicen relación con las exclusiones generales, exclusión por contaminación radiactiva, exclusión por innavegabilidad o ineptitud, exclusión por guerra y exclusión por huelga; que el plazo de vigencia de la Póliza es, desde las 12.00 horas, del 8 de noviembre, de 2022, hasta las 12.00 horas, del 10 de enero, de 2023; que el monto total asegurado ascendió a US\$4.523.920; y que las exclusiones son las que constan en el Contrato y que se han transcrito precedentemente.

OCTAVO: Que, sin embargo, el inicio y término de la Póliza en relación o con referencia concreta al tránsito de las mercaderías -entiéndase bien, no en el sentido de tiempo de inicio y término de la Póliza- es controvertido por las partes, ya que mientras la demandante indica que la cobertura de la Póliza es de Bodega a Bodega, las demandadas aseveran que la cobertura termina, o terminó, al arribar la Motonave Soldoy sin contratiempos al

puerto de destino, Puerto Ventanas (pág. 2 de la contestación). Esta controversia tiene, también, como consecuencia, que las demandadas aseveren que las razones climáticas ocurridas en la mañana del 22 de diciembre, de 2023 (10:55 hrs.), que motivaron la detención de la descarga de clinker por orden de la Autoridad Marítima del Puerto, así como el incendio en el puerto ocurrido en la tarde del mismo día, que imposibilitó la descarga de Clinker, constituyen un caso fortuito o fuerza mayor, ocurrido de forma posterior a la conclusión del viaje asegurado y a la vigencia del seguro de transporte.

NOVENO: Que controvertida la vigencia de la Póliza en el punto precedentemente señalado, es necesario resolverla y remitirse al efecto a las cláusulas que regulan esta cobertura, en particular, la cláusula 11 de la Póliza, titulada “Tránsito”, que expresa:

“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, ya sea:

11.1.1. A la entrega en la bodega de los consignatarios u otra bodega final o lugar de almacenaje en el destino citado en la presente.

11.1.2. A la entrega en cualquier otro lugar o bodega de almacenaje que el asegurado decida usar, sea anterior o en el destino citado en la presente, ya sea:

11.1.2.1. Para el almacenaje que no sea en el curso ordinario de tránsito; o contemporaseguros.com

11.1.2.2. Para asignación o distribución; o

11.1.3. A la expiración de 60 días después de finalizada la descarga de las mercaderías aquí aseguradas al costado de la nave transoceánica en el puerto final de descarga o hasta que se produzca la desconsolidación de la mercadería transportada en contenedores o hasta la entrega física o documental al Servicio

de Aduanas de la carga considerada presuntivamente abandonada, lo que primero ocurra.

11.2. Si después de la descarga al costado de la nave transoceánica en el puerto final de descarga, pero antes de la terminación de este seguro, las mercaderías tuvieran que ser reexpedidas a un destino distinto de aquel para el que fueron aseguradas, este seguro, pese a subsistir subordinado a la terminación como se dispone anteriormente, no se prolongará después del comienzo del tránsito a tal otro destino”.

DÉCIMO: Que, la cláusula recién transcrita, aplicando el artículo 1560 del Código Civil, y considerando el sentido natural de sus expresiones, refleja la intención de los contratantes en relación con la cobertura, en concreto, sus numerales 11.1; 11.1.1 y 11.1.2, revelan nítidamente que la cobertura de la Póliza no termina al momento en que la Motonave Soldoy, que transportaba la carga de clinker, llega al puerto de destino ni al momento en que la Motonave atraca en este puerto ni tampoco cuando comienza la descarga sino que, por el contrario, la cobertura es mayor, más amplia, toda vez que los términos de las cláusulas transcritas indican y prescriben que el seguro finaliza “a la entrega en la bodega de los consignatarios u otra bodega final o lugar de almacenaje...” y, en su caso, “a la entrega en cualquier otro lugar o bodega de almacenaje que el asegurado decida usar...”. Siendo tal lo que reza la Póliza en esta parte y aplicando lo prescrito en el artículo 1560, del Código Civil, tanto por las expresiones usadas como por la naturaleza de la cláusula de tránsito que busca definir el lugar final de la carga, es posible entender, con claridad, que lo que afirma la demandante, en cuanto a extensión de la cobertura del seguro, es efectivo, es decir, que la cobertura del seguro finaliza o termina con la descarga del clinker de la Motonave Soldoy y su entrega a la Bodega de que se trate y no antes. La interpretación de estas reglas trasunta claramente lo que las partes quisieron y pactaron

y el artículo 1560, del Código Civil, obliga a estarse a tales voluntades y a la intención que las motivó.

DÉCIMO PRIMERO: Que esta disposición contractual sobre la cobertura de la Póliza y su correcto entendimiento es reconocida, también, por el testigo Penjim Poblete, presentado por las demandadas, quien en su declaración, conforme con el acta que consta en estos autos, afirma que el seguro termina “*cuando finaliza la descarga*”, indicando a continuación que la carga “habría finalizado en el Puerto de San Antonio”.

Que, además, la argumentación esgrimida por las demandadas resulta confusa o incluso contradictoria, porque en algunas ocasiones refiere que el seguro terminó cuando comienza la descarga, en otras que la cobertura cesó porque la Motonave Soldoy arribó sin novedad al Puerto Ventanas, atracó y comenzó a descargar, o al zarpe de la nave desde Ventanas hacia la gira – así se afirma en los actos de contestación, réplica y observaciones a la prueba- afirmaciones todas que se refieren a distintos momentos en que finalizaría la cobertura de la póliza. Sentado lo anterior, por un lado, las aseguradoras no han demostrado lo que afirman acerca de la cobertura de la póliza y, por otro, no es controvertido el hecho que, sólo una parte de la carga se logró descargar en el Puerto Ventanas, y que otra parte de la carga, muy considerable, no fue descargada ahí sino en el Puerto de San Antonio. Todo lo anterior permite afirmar y entender, aplicando las cláusulas antes citadas, que el seguro no terminó o finalizó porque no se descargó la totalidad del Clinker en el primer puerto, conclusión que se obtiene de manera irredargüible atendido a lo pactado por las partes en la cláusula 11, de la Póliza, interpretada correctamente según se ha hecho, y considerando, también, la declaración del testigo Penjim Poblete, presentado por las aseguradoras, según consta del acta de declaración testimonial de 10 de enero de 2025, en particular página 18.

Que, ahondando en lo anterior y atendidas las normas reguladoras de la prueba referidas a su valoración, el hecho de que el seguro finalice con la descarga del clinker en la respectiva Bodega debe tenerse por establecido en mérito de las cláusulas contractuales de la Póliza, en particular de lo expresado en la cláusula 11, las cuales constan en un instrumento privado que las partes han reconocido, el que, conforme con el artículo 1702, del Código Civil, produce plena prueba acerca de las declaraciones hechas en él por los declarantes o por quienes aparecen haberlo suscrito. De otro lado, debe también señalarse que la referida declaración del testigo Penjim Poblete corresponde a la hipótesis descrita en el artículo 384, N° 6, del Código de Procedimiento Civil, pues se trata de la declaración de un testigo que contradice tanto lo afirmado por la parte que lo presenta, como lo aseverado por otros testigos, pero que hace una declaración relevante porque es plenamente coherente con lo descrito en la Póliza, que corresponde a lo contratado por las partes y como se ha dicho hace plena prueba, y consecuentemente, se la valorará también como demostración plena de que el seguro de que tratamos finaliza con la descarga del clinker en la correspondiente bodega.

Que, a mayor abundamiento, la cláusula 11.2. también ilustra sobre la intención de los contratantes y demuestra lo que se viene sosteniendo, en cuanto expresa que “Si después de la descarga al costado de la nave transoceánica en el puerto final de descarga, pero antes de la terminación de este seguro, las mercaderías tuvieran que ser reexpedidas a un destino distinto de aquel para el que fueron aseguradas, este seguro, pese a subsistir subordinado a la terminación como se dispone anteriormente, no se prolongará después del comienzo del tránsito a tal otro destino”. La sola lectura de esta cláusula, que forma parte esencial del contrato suscrito y reconocido por las partes, confirma racionalmente que el seguro no termina ni aún en la hipótesis de una descarga “al costado de la nave en el puerto final de descarga”.

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

DÉCIMO SEGUNDO: Que aclarada la cobertura de la Póliza, cabe entonces analizar si el siniestro que reclama la demandante, esto es, la alteración de las condiciones del viaje, la imposibilidad de descargar y cumplir con el contrato en Puerto Ventanas, como estaba original y contractualmente previsto y todo lo relacionado con esto, como consecuencia del incendio y sus graves efectos, tiene cobertura en la Póliza y si los gastos y daños que alega deben ser indemnizados. Que esta misma cuestión ha sido calificada por la demandante como una arribada forzosa y un caso de avería gruesa, afirmaciones que jurídicamente hace descansar en los artículos 1126 y 1127 del Código de Comercio, los cuales serán objeto de interpretación para los efectos de su aplicación a los hechos de la causa.

DÉCIMO TERCERO: Que en relación con la alegación que efectúa la demandante, es necesario establecer las razones por las cuales la Motonave Soldoy, que transportaba clinker que debía descargar íntegramente en Puerto Ventanas, sólo descarga en él una parte de la carga, sale a la gira y posteriormente descarga el resto del clinker en el puerto de San Antonio.

Que, desde luego, es importante reiterar que las partes no controvierten dos hechos que son esenciales: en primer lugar, que en la mañana del 22 de diciembre, de 2022, por orden de la autoridad marítima, se detuvo la descarga de la nave Soldoy por razones climáticas (intensos vientos que ponían en riesgo la maniobra de descarga) y que luego, en la tarde, se declaró un incendio en el puerto, que afectó correas y cintas transportadoras, entre ellas la de Cementos Melón a través de la cual se descargaba el clinker. No obstante no controvertirlos, las partes establecen a partir de estos hechos consecuencias jurídicas distintas: para la demandante estos hechos son la causa de la arribada forzosa y la consecuente avería gruesa; para las demandadas, en cambio, los mismos hechos constituyen un caso fortuito o fuerza mayor.

DÉCIMO CUARTO: Que, conforme con lo dicho, los hechos descritos en el considerando precedente, que son sustanciales y pertinentes, existieron tanto porque ambas partes los reconocen unívocamente, como porque así lo revela la prueba rendida en estos autos.

En efecto, el incendio y sus particularidades consta en el Oficio N° 944-2023 de 28 de junio, de 2023, emitido por el Cuerpo de Bomberos de Puchuncaví, dirigido a la Fiscalía de Quintero, aportado por las demandadas en su escrito de 31 de diciembre, de 2024, signado “FyC-8 Anexo 2.4 a la liquidación consistente en Informe de bomberos de incendio”, en el que se hacen una serie de observaciones y formulan conclusiones de carácter técnico. Entre estas, se indica que el acontecimiento se produce el 22 de diciembre, de 2022, alrededor de las 18:20 horas, se adjuntan una serie de imágenes sobre los daños en la correa transportadora, la evidencia acerca de que hubo altas temperaturas en el sitio del suceso, las áreas afectadas del Puerto, y se señala, en cuanto a la causa del incendio, que “el fuego se generó por contacto directo de un combustible con una fuente calórica, que pudo tratarse de una partícula incandescente o llama abierta, la cual no se pudo definir al encontrarse no una sino varias evidencias (fotográficas), que pudieron estar involucradas con la fuente calórica. Los gases calientes y el humo ascendieron por convección y dañaron las correas superiores C 12. El fuego avanzó por radiación hacia las direcciones poniente y oriente de la correa N° 5, sin control. La categoría es accidental”.

Que la información emitida por la prensa también acredita el hecho del incendio que afectó al Puerto Ventanas el 22 de diciembre, de 2022. En efecto, este acontecimiento aparece descrito, con mayor o menor detalle, en los documentos que fueron aportados por la demandante, en lo principal de su escrito presentado el 2 de enero, de 2025, signados CTR 002 y CTR 003.

Que, por otro lado, Cementos Melón el 28 de diciembre, de 2022, informó un hecho esencial consistente en el incendio en las instalaciones del Puerto

Ventanas. Este documento, aportado por la demandante en lo principal de su escrito presentado el 2 de enero, de 2025, signado CTR 008, expresa que “De conformidad a lo establecido en el artículo 9 y en el inciso segundo del artículo 10 de la Ley N° 18.045, así como lo establecido en la Sección II de la Norma de Carácter General N° 30 de vuestra Comisión y sus modificaciones, informo en carácter de Hecho Esencial de Melón S.A. (la “Sociedad”) lo siguiente: Como es de público conocimiento, las cintas de transporte de graneles sólidos y otras instalaciones de Puerto Ventanas sufrieron un incendio, en virtud del cual se encuentran inhabilitados los sitios 1, 2, 3 y 5 del referido puerto. Es importante señalar, que una de las mencionadas cintas de transporte de graneles sólidos, es de propiedad de Melón y se ocupa para la descarga de clinker importado. Melón S.A. ha hecho seguimiento constante con las autoridades del Puerto de Ventanas a fin de ser debidamente informado y determinar los daños sufridos por sus instalaciones de descarga y almacenamiento de clinker ubicadas al interior del puerto, las que desde la ocurrencia del siniestro se han encontrado cerradas y sin posibilidad de acceso por parte de nuestro personal, dado que el puerto se ha encontrado cerrado desde la ocurrencia del siniestro. Con fecha de hoy, personal de Melón S.A. ha sido autorizado para acceder al puerto y sus instalaciones, ocasión en la cual hemos podido constatar in situ la envergadura de los daños, que son significativos y tienen como consecuencia no poder abastecer de clinker importado a nuestra planta de Molienda ubicada en las cercanías del Puerto Ventanas, por un plazo que todavía no es posible precisar, lo que afectará en forma significativa nuestra capacidad de producción. Sin perjuicio de lo anterior, Melón ha desplegado sus planes de contingencia y continuidad operacional, de manera de asegurar el suministro a nuestros clientes. Conforme a lo indicado en la circular N°988 de vuestra Comisión, informo que a esta fecha no es posible aún cuantificar los efectos que el hecho informado en esta comunicación tendrá en los activos, pasivos o resultados de la Sociedad”.

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

DÉCIMO QUINTO: Que el hecho de que el incendio generado en Puerto Ventanas, el 22 de diciembre, de 2022, dejó inhabilitadas cuatro cintas transportadoras del puerto (1,2,3 y 5), una de las cuales se utilizaría para la descarga del clinker, consta en el Oficio Ordinario 12.600 de la Capitanía de Puerto de Quintero, de 20 de enero de 2023, aportado por la demandante en lo principal de su escrito presentado el 2 de enero de 2025, signado CTR 007, el cual expresa en su parte considerativa que el 22 de diciembre, de 2022, aconteció un incendio en la cinta transportadora de graneles sólidos del muelle de Puerto Ventanas S.A., que la empresa Puerto Ventanas S.A. ha enviado a esta Autoridad Marítima Local una propuesta de desmantelamiento de la estructura siniestrada; que la ejecución de faenas de desmantelamiento de la estructura siniestrada permitirá la inhabilitación del recinto para el desarrollo de las operaciones portuarias en condiciones previas al incendio acontecido el 22 de diciembre, de 2022, razones por las cuales resolvió autorizar a la empresa Puerto Ventanas S.A. la ejecución del procedimiento de desmantelamiento de la estructura siniestrada denominada “Protocolo de desmantelamiento y retiro seguro de las estructuras y equipos afectados por incendio del 22 de diciembre de 2022 V3”, con un plazo de vigencia hasta el 31 de octubre de 2023.

Que considerando el contenido de este documento público, queda establecido que producto del incendio y los daños que se generaron en Puerto Ventanas, se autorizó por la Autoridad Marítima el desmantelamiento de las estructuras siniestradas, dentro de las cuales estuvo la cinta transportadora a través de cual se descargaría el clinker aún contenido en la Motonave Soldoy.

Que, además, Puerto Ventanas estuvo inoperativo durante varios meses y así se desprende de manera cierta de los documentos aportados por la demandante, en lo principal de su escrito presentado el 2 de enero de 2025, signado CTR 004 y CTR 005.

Que de la prueba recién mencionada y sin perjuicio del reconocimiento por las partes de los hechos ocurridos el 22 de diciembre, de 2022, en Puerto Ventanas, queda demostrado que este día en la tarde se produjo un incendio que afectó al puerto Ventanas, que se fue propagando por las cintas transportadoras y que cuatro de cinco de estas quedaron inhabilitadas, que se procedió al desmantelamiento de la estructura siniestrada dentro de ella la cinta transportadora a través de la que se descargaría el Clinker, y que el Puerto Ventanas quedó inoperativo por varios meses. Los documentos mencionados, de conformidad con los artículos 1700 y siguientes del Código Civil, permiten acreditar estos hechos y consecuentemente, se les tendrá por establecidos.

Que sentado lo señalado en este considerando, es claro que la Motonave Soldoy, recalada en Puerto Ventanas, primero, interrumpió su descarga de clinker por razones climáticas y más tarde, salió a la gira debido al incendio que afectó las instalaciones del puerto obedeciendo la orden correspondiente de la Autoridad Marítima, y que Puerto Ventanas quedó finalmente inoperativo.

DÉCIMO SEXTO: Que la actitud de la autoridad Marítima, que se corresponde con el estándar de cuidado que debe emplearse en una situación de emergencia como la descrita, marca la realidad apremiante que entonces se vivió en el puerto. El Informe de Bomberos, ya citado, es categórico en que “el fuego avanzó por radiación hacia las direcciones poniente y oriente de la correa N°5, sin control”, describiendo una situación compleja, extrema y peligrosa que a todas luces es razón suficiente para entender la orden de la autoridad de salir a la gira. A su vez, los autos dan cuenta también de un comportamiento correspondiente por parte del asegurado, que cumple cabalmente la orden recibida, debiendo entenderse razonablemente que obra así por las obligaciones que pesan sobre él, impuestas por el contrato de seguro vigente entre las partes y por las normas

del Código de Comercio que se referirán en el considerando décimo séptimo, para proteger la embarcación, la carga y la tripulación; nada hay que impida ver en el comportamiento del Capitán de la nave una conducta diligente. Es más, mirada objetivamente la actitud del capitán de la Soldoy tras la orden de que se trata, se comparte lo alegado por la demandante, en sus observaciones a la prueba, en cuanto a que el cumplimiento de la instrucción de la autoridad es un hecho razonable y esperable de un hombre prudente, que cumple cabalmente la orden administrativa y despliega una conducta diligente; a fin de cuentas, efectivamente, la salida a la gira debió producirse igual, sin instrucción de la autoridad, pues dadas las circunstancias habría sido la única acción diligente, razonable y esperable.

DÉCIMO SÉPTIMO: Que la conducta del demandante merece también analizarse teniendo en consideración los deberes de cuidado impuestos por las normas pertinentes del ordenamiento jurídico chileno. En este sentido, el artículo 44, del Código Civil, establece los grados de culpa aplicables a la responsabilidad de los contratantes, y debiendo responderse en este caso de la culpa leve, no se puede reprochar a la demandante que no cumplió con el estándar debido o la debida diligencia al haber salido a la gira, toda vez que precisamente esa acción, cuyo primer fundamento es la decisión de la autoridad competente, evitó que el incendio pudiese afectar eventualmente a la Motonave Soldoy y a su carga. En otras palabras, el actuar del capitán de la Motonave Soldoy es objetivamente el adecuado, cumple la orden que se le impone y sale diligentemente a la gira; se completa con ella un ciclo y se satisfacen todos los intereses urgentes en juego: evitar que el incendio se propagara y afectara a la nave, su tripulación y la carga.

Que, además, y en relación directa con lo considerado precedentemente, el artículo 524, del Código de Comercio, establece ciertas obligaciones para el asegurado como son, entre otras: 4°. Emplear el cuidado y celo de un diligente padre de familia para prevenir el siniestro; 6°. En caso de siniestro,

tomar todas las providencias necesarias para salvar la cosa asegurada o para conservar sus restos; 7°. Notificar al asegurador, tan pronto sea posible una vez tomado conocimiento, de la ocurrencia de cualquier hecho que pueda constituir o constituya un siniestro; las cuales, de conformidad con la prueba rendida en autos se entienden plenamente cumplidas. Como se entiende, la norma transcrita obliga al asegurado a emplear el cuidado y celo de un diligente padre de familia para prevenir el siniestro, deber que se satisface en el caso de autos, por el acatamiento de las órdenes de la autoridad competente, la de interrumpir las faenas y la de salir a la gira por el hecho de cumplir la orden de la autoridad marítima y conducir la Motonave Soldoy a la gira. Desde otro punto de vista, cabe entender razonablemente que el asegurado procede así de buena fe, actúa con entera legitimidad.

Que está también acreditado que pasado un tiempo largo la motonave Soldoy no podía reiniciar la descarga del clinker en Puerto Ventanas porque este se encontraba inhabilitado para ello (documentos CTR 004 y CTR 005, ya analizados en el considerando décimo quinto), situación que se mantuvo durante varios meses del año 2023. Se hizo, entonces, evidente la necesidad de entrar a otro puerto para culminar la señalada descarga, decisión que se adoptó oportunamente, dirigiéndose al efecto al puerto de San Antonio, donde se cumplió con la responsabilidad asumida. En este caso, cabe reconocer también que el asegurado cumple el contrato, con diligencia y de buena fe, respondiendo a lo prescrito por el artículo 1560, del Código Civil.

DÉCIMO OCTAVO: Que de los hechos descritos resulta acreditado que la salida a la gira de la Motonave Soldoy fue causada por el incendio que se generó en el Puerto y sus graves efectos, el cual produjo el siniestro consistente en la salida a la gira y la serie de consecuencias posteriores que se señalarán en los considerandos que vienen. En otras palabras y conforme con los considerandos precedentes, los hechos descritos y las normas

legales y contractuales que les son aplicables revelan y demuestran una realidad de hecho y jurídica a partir de la cual debe resolverse la cuestión controvertida de autos: que graves condiciones climáticas interrumpieron la descarga de clinker que el 22 de diciembre, de 2022, realizaba en Puerto Ventanas la motonave Soldoy, y que más tarde, un grave incendio producido en este puerto de destino y la orden de la autoridad marítima de salir a la gira, alteraron sustancial y definitivamente el cumplimiento del contrato de transporte y la entrega de la carga como estaba previsto originalmente. Los considerandos siguientes abordarán las cuestiones de hecho y de derecho envueltas en la cuestión controvertida y las calificarán conforme con el mérito del proceso y las normas de derecho correspondientes.

DÉCIMO NOVENO: Que corresponde a esta altura resolver si los hechos que se relatan en las consideraciones precedentes, fueron oportunamente informados a las aseguradoras, tal como se exigió en el punto 5° de la sentencia interlocutoria de prueba: *“efectividad que un agente del asegurado comunicó a las Compañías de Seguro la ocurrencia de un siniestro en el Puerto Ventanas que obligó a la Motonave Soldoy a salir a la gira y que producto del siniestro debió trasladarse la descarga al Puerto de San Antonio. Oportunidad y términos en que se efectuó la comunicación”*.

Que respecto de estos hechos, efectivamente el incendio ocurrido en Puerto Ventanas fue informado oportunamente, como siniestro, a las aseguradoras, según da cuenta el correo electrónico de 23 de diciembre, de 2022, enviado por José Acevedo Moncada a Gonzalo Echeverría Gaete, con copia a Macarena Posada; Carlos Catoni; y Benjamín Echeverría, en el cual se expresa: *“Como se conversó con el señor Catoni, el Puerto de Ventana punto de destino de un embarque de clinker, sufrió el día de ayer 22 de Diciembre de 2022, un incendio en sus dependencias que motivó la suspensión de sus actividades. Por este motivo, la descarga de la nave SOLDOY tuvo que suspender sus actividades, por lo que solicitamos activar la Póliza 86991 que*

ampara el transporte. Estamos recopilando antecedentes que nos permitan ampliar nuestra información, los que le haremos llegar en la medida que se reciban”.

Ese mismo día, 23 de diciembre, de 2022, se envía otro correo electrónico por Benjamín Echeverría a Paola González Soto y Mónica Duarte Luna, ambas de Contempora Seguros, con copia a echeverria@csvchile.cl; jpgaete@bsgroup.cl; Carolina González; Gonzalo Echeverría Gaete; y Vanessa Baez, en el cual se expresa: *“Paola , por favor te pido tomar nota de siniestro de cliente en puerto ventanas , nosotros ya hemos realizado la denuncia correspondiente, pero la póliza exige que si llegase haber algún cambio de destino producto de un siniestro hay que avisar a la compañía. Hoy se sabe que existirá un cambio de destino pero aún no se sabe dónde ya que todos los puertos están colapsados y aun no encuentran donde desembarcar la mercadería Por favor tus comentarios o cuéntanos si necesitas algo más del cliente...”.*

Luego, en un correo de 23 de diciembre, de 2022, enviado por Betty Villamizar de Contempora Seguros, a Mónica Duarte Luna; Benjamín Echeverría ; Cristian Donoso Vergara; Juan Carlos Morales; Raúl Penjim, con copia a: jecheverria@csvchile.cl; jpgaete@bsgroup.cl; Carolina González; Paola González Soto; Gonzalo Echeverría Gaete; Vanessa Baez, se expresa: *“Estimados, Dejo en copia a liquidador asignado @Juan Carlos Morales y @Raúl Penjim' e informen pasos a seguir. Saludos cordiales. Betty Villamizar B. Jefe de Siniestros”.*

Ese mismo día 23 de diciembre, de 2022, Raúl Penjim (raul.penjim@aplusajustadores.cl) escribió: *“Estimado José: Junto con saludar y según lo conversado, con la finalidad que los intereses de Asegurados y/o Aseguradores, queden debidamente preservados, aun cuando no se tenga noticias de las mercancías, solicitar a vuestro Mandante o Agente de Aduanas, la presentación de la correspondiente Carta Reclamo o*

Protesto por las presuntas responsabilidades del transportista marítimo y el Operador Portuario del Puerto de Ventanas. Por favor mantenernos informados si la M/N SOLDYO será redestinada a otro puerto para la descarga, como también indicarnos si existen daños a las mercancías o Clinker. Posteriormente solicitaremos antecedentes documentales, respecto a los costos que se podrían presentar por arribo a un puerto diferente al de arribo, si los hubiese. Los que en su momento serán analizados, como también su cobertura. Por favor ante cualquier consulta, no dude en contactarnos. Atentos saludos. Raúl Penjim Poblete”.

En otro correo de 29 de diciembre, de 2022, enviado por Gabriel Céspedes [<mailto:gabriel.cespedes@aplusajustadores.cl>] a José Acevedo, con copia a Raúl Penjim; jcheverria@csvchile.cl; jpgaete@bsgroup.cl; Carolina González; Gonzalo Echeverría Gaete; y Juan Carlos Morales, cuyo asunto indica “Asunto: RE: INCENDIO PUERTO VENTANAS//Caso N° 30888 / Siniestro N° 3279-2022”, se expresa lo siguiente: “*Estimados Buenos día, respecto del presente siniestro me gustaría informar que la nave se encuentra a la gira en puerto de San Antonio, próxima a su atraque en DP World para su descarga, por lo que agradeceré nos puedan compartir contacto de agencia de aduanas (Nombre, teléfono y mail) a fin de evaluar una posible inspección. Favor nos comenten fecha de inicio faena de descarga de esta nave o la ETA de la misma. Quedamos atento a vuestra información Saludos cordiales”.*

Luego, el 8 de enero, de 2023, se envía un correo electrónico por Raúl Penjim a José Acevedo; jcheverria@csvchile.cl; jpgaete@bsgroup.cl; Carolina Gonzalez; Gonzalo Echeverria Gaete; Gabriel Céspedes; Eliana Espinoza; y Betty Villamizar, cuyo asunto señala: “RV: MN SOLDYO - CEMENTOS TRANSEX LTDA. - SAN ANTONIO Cuadro Resumen de Descarga MN Soldoy, con varios archivos adjuntos, en el cual se expresa que “*Informo que aleatoriamente estamos realizando inspecciones a la descarga de la M/N Soldoy, para ello adjunto envió informe de descarga del día 06/01/2023 y*

algunas imágenes. Respecto a la nave atracó con fecha 6 de enero a las 07:00 horas e inicia faenas de descarga a las 11:00 horas, luego de la recepción e instalación de maniobras, chutes y afines. La descarga se está realizando a camión y se traslada, de acuerdo a lo informado, hasta los depósitos del asegurado en planta San Juan, distante a 10 kms aproximadamente del sitio de descarga. La descarga se ha mantenido con normalidad, adjunto resumen y set de fotos. Atentos saludos”.

Que de lo antes expuesto, de los correos y de sus contenidos, se desprende claramente que las Compañías aseguradoras estuvieron informadas de todos los hechos relevantes ocurridos desde el incendio que se generó en Puerto Ventanas. La cadena de correos que se acaban de transcribir fue aportada por las aseguradoras en su escrito de 31 de diciembre, de 2024, y corresponde a diversos correos electrónicos que se incorporaron al Anexo 4, del Informe de Liquidación, referido a “correspondencia con el asegurado”. En estos documentos aparece descrito que existió un incendio en el Puerto Ventanas, que se suspendió la actividad de descarga de clinker, que se solicitó activar la Póliza 86991 que ampara el transporte, que hay un cambio de destino para descargar el clinker, que la nave salió a la gira del Puerto Ventanas, que luego la nave se encuentra a la gira en el Puerto de San Antonio, que la nave atracó el 6 de enero, de 2023, a las 07:00 horas, que ese mismo día se inician las faenas de descarga a las 11:00 horas, que la descarga se está realizando a camión y se traslada hasta los depósitos del asegurado en la planta San Juan, distante a 10 kilómetros aproximadamente del sitio de descarga.

Que es también relevante tener en cuenta, entre estos correos, el ya referido de 23 de diciembre de 2022: *“Estimado José...Posteriormente solicitaremos antecedentes documentales, respecto a los costos que se podrían presentar por arribo a un puerto diferente al de arribo, si los hubiese. Los que en su momento serán analizados, como también su cobertura. Por favor ante*

cualquier consulta, no dude en contactarnos. Atentos saludos. Raúl Penjim Poblete”.

En el texto de estos correos hay un claro reconocimiento, además de la información a la aseguradora, a que hubo un siniestro, a inspecciones a la descarga “realizada al camión hasta los depósitos del asegurado en planta San Juan”, a los “costos que se podrían presentar por arribo a un puerto diferente al de arribo”, así como a la necesidad de analizar su cobertura, puntos que al menos reflejan también que la aseguradora obró efectivamente como que hubiere habido un siniestro, que inspeccionó la descarga y los depósitos del asegurado y que consideró ciertos costos potencialmente derivados de una arribada forzosa. De lo contrario, si el viaje hubiese terminado en Puerto Ventanas, no se entiende el interés o preocupación de la aseguradora por estos temas que ocurrieron en el Puerto de San Antonio.

Que de esta manera, de estos documentos aportados por la demandada que forman parte del anexo 4, del Informe de Liquidación, que son documentos privados reconocidos, no objetados, queda demostrado que la demandante informó de manera oportuna a las aseguradoras de todos los hechos relevantes que ocurrieron a partir del incendio de 22 de diciembre, de 2022, por lo cual no es posible reprochar en este plano ninguna conducta de la demandante contraria al cumplimiento de sus cargas y obligaciones como asegurada.

VIGÉSIMO: Que, además, las comunicaciones a las aseguradoras de que da cuenta el considerando precedente aparecen y se confirman en las declaraciones testificales de los corredores de seguros Gonzalo Echeverría Gaete y Benjamín Echeverría Gaete respecto del punto N° 5 de prueba. En efecto, según consta en el acta de declaración de prueba de testigos de 9 de enero, de 2025, Benjamín Echeverría Gaete expresa en relación con el punto N° 5 de prueba, lo siguiente: “*Testigo Echeverría: Eso es totalmente efectivo.*”

Y la comunicación de parte de mi cliente fue el 23 de diciembre en la mañana, por teléfono. Luego le pedí que me mandara un correo, porque lo necesitaba por correo, y yo inmediatamente llamé a la compañía de seguros para entender el proceso y le mandamos un correo formal a la compañía de seguros sin estándar". Abogado Vidal: Perfecto. Y cuando dice que tomó contacto con alguien de la compañía de seguros, ¿recuerda con quién lo hizo? Testigo Echeverría: Sí. Mónica Duarte. Abogado Vidal: Con doña Mónica Duarte. Perfecto. ¿Sabe qué cargo ocupa ella? Testigo Echeverría: Subgerente comercial. Abogado Vidal: Ya. Perfecto. Y fuera de hablar con ella por teléfono, ¿tomó algún otro contacto por alguna otra vía con la compañía de seguros? Testigo Echeverría: O sea, el contacto por mail que le mandamos todo el comunicado del siniestro. Nada más. Abogado Vidal: ¿Usted mandó un correo? Testigo Echeverría: Lo mandó mi hermano, Gonzalo Echeverría, que es el gerente de siniestros de la compañía. No, perdón, lo mandé yo el correo. Sí, lo mandé yo el correo en primera instancia. Abogado Vidal: Perdón. ¿Su hermano es Gonzalo? Perdón. Testigo Echeverría: Echeverría. Abogado Quezada: ¿Y él qué función tiene? Testigo Echeverría: Gerente de siniestros. Abogado Vidal: ¿De? Testigo Echeverría: De la corredora de seguros. Abogado Vidal: Perfecto. De su corredora. Testigo Echeverría: De nuestra corredora de seguros. El primer correo lo mandé yo y él siguió los trámites, porque es su pega, es su trabajo. Abogado Quezada: ¿Y qué es lo que señala en ese correo? Si lo puede... Testigo Echeverría: Se señala que hay..., que producto de un incendio que hubo en el Puerto de Ventanas y por el..., por orden de la Autoridad Marítima, el barco de nuestro cliente tuvo que salir a reexpedición, por los riesgos inminentes del incendio. Abogado Vidal: Ya. ¿Y en ese correo le comunicó a la compañía hacia dónde iba a dar...? Testigo Echeverría: No, en primera instancia no, porque no se sabía porque estaban todos los puertos completos, por lo que me dijo el cliente en ese momento. No tenían donde, así que tenían que estar esperando hasta que se abriera un cupo en algún en algún puerto".

Que, por su lado, el testigo Gonzalo Echeverría Gaete, presentado por la demandante, en relación con el punto N° 2 de prueba, expresó: *“Testigo Echeverría: Sí fue efectivo. Debido a que a la fecha 22 de diciembre del año 2022 se comunica con nosotros nuestro asegurado, Cementos Transex, indicando que, durante una descarga del producto que ellos habían solicitado, que era clínker en este caso, ocurre un incendio en el Puerto de Ventanas, en especial en la cinta transportadora. Por lo cual la autoridad marítima le indica al capitán del barco que, por el riesgo inminente que había debía..., el barco debía, perdón, irse a gira. Por lo tanto, al irse a gira se activa la póliza del seguro, debido a que el mismo asegurado no podía terminar la descarga del producto que había comprado. Bueno. En esta fecha nuestro asegurado se comunica con mi hermano Benjamín Echeverría, socio de la corredora, indicándole sobre el suceso, quien a su vez le envía un correo a la compañía de seguros Contemporaria, indicándole que había ocurrido este siniestro. Nosotros le replicamos a nuestro asegurado que el..., la compañía ya se había dado por enterada sobre el siniestro. Además, le solicitamos un correo formal, que es lo que nos pide la compañía, para seguir adelante con el denuncia. Después de este denuncia, nosotros nos contactamos con la compañía para solicitar el número de siniestro y el liquidador, quien iba a estar a cargo de la liquidación, valga la redundancia, del mismo suceso. Después de esta situación, cuando la compañía ya nos da a conocer tanto el número de siniestro y el liquidador, que en este caso fue A Plus, le indicamos a nuestro asegurado la información y le pedimos que nos indicaran ellos un dato de contacto, que iba a ser la persona que iba a traspasar la documentación que fuera solicitada por el liquidador de part..., de un lado hacia el otro. Después de esta situación, el siniestro siguió avanzando sin ninguna novedad, se envió toda la información que el mismo liquidador solicitó a nuestro asegurado. Quien fue recopilando..., perdón fue..., ¿cómo se podría decir?, enviando paulatinamente después de revisado, perdón, de parte del liquidador se solicitó más información, la que fue también abastecida por nuestro*

asegurado. Eso en primera instancia". Y posteriormente, al ser repreguntado el testigo declaró que: "Testigo Echeverría: Exactamente. El puerto debido a este incendio quedó deshabilitado por cuatro meses alrededor, debido a que no se podía atracar porque el puerto se quemó literalmente. Y la misma infraestructura que tenía Melón también fue..., se quemó. Entonces, no se podía..., quedó deshabilitado. Abogado Vidal: Cuénteme una cosa, usted sabe si la póliza de esta que se celebró, en la cual usted intermedió contemplaba el cambio de destino...Testigo Echeverría: Sí, efectivamente. Abogado Vidal: ...la descarga. Testigo Echeverría: Al momento de nosotros denunciar el siniestro a la compañía también le damos aviso, debido a que la póliza lo obliga, por así decirlo, darle aviso a la compañía de que debido a este mismo incendio, a que el Puerto Ventanas ha quedado deshabilitado, el barco iba a cambiar de destino. Se le informa al tiempo que en ese minuto, en esa fecha, el 22 de diciembre del año 2022, no había un lugar de destino aún por el..., porque no sabíamos mucho de lo que estaba sucediendo, pero sí iba a haber un cambio destino porque la autoridad marítima ya había cerrado el puerto indefinidamente. Abogado Vidal: ¿Y sabe qué decisión tomó, finalmente, el asegurado al respecto? Testigo Echeverría: Sí. El asegurado tomó la decisión de..., después de largo tiempo de que se tuvo que almacenar el clinker en el barco mismo, debido a que como el mismo barco no podía atracar en ningún lado, porque los puertos estaban colapsados o no tenían la estructura suficiente o idónea para descargar el mismo clinker. Ellos..., se tomó la decisión por parte de nuestro cliente y de Melón de ir a San Antonio, el puerto de San Antonio, el cual se habilitó particularmente por nuestro asegurado y Melón para poder descargar el clinker".

VIGÉSIMO PRIMERO: Que, de las declaraciones de los testigos señalados en el considerando precedente, queda acreditado que los acontecimientos tantas veces ya referidos, ocurridos el 22 de diciembre, de 2022, fueron informados a la Compañía de Seguros, en particular a Mónica Duarte, de Contemporanea Seguros, y posteriormente al liquidador. Estos hechos deben

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

tenerse por establecidos en mérito de la prueba testimonial rendida por la actora, la cual, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 394, N° 2, del Código de Procedimiento Civil, podrá producir plena prueba si no resulta contradictoria con otras pruebas. El relato de los dos testigos antes individualizados y transcrito, es conteste, ninguno discrepa de los hechos y se refieren con claridad al punto de prueba; asimismo, esta prueba de testigos se condice y es coherente con la prueba documental antes referida, corroborando el contenido de los correos electrónicos citados.

Que, además, resulta muy ilustrativo el correo electrónico de 8 de enero, de 2023, enviado por el liquidador de seguros Raúl Penjim Poblete a José Acevedo, en el cual informa que está al tanto de la descarga que se está produciendo en el Puerto de San Antonio y adjunta varios archivos, sobre resumen de descarga y fotos, todo lo cual corrobora que la Compañía de Seguros estuvo siempre al tanto de todo lo que ocurría, también y en particular, que la Motonave Soldoy había atracado el 6 de enero de 2023 al Puerto de San Antonio y que desde las 11:00 horas de ese día había comenzado la descarga del resto del clinker de manera regular.

Que, por otro lado, corresponde valorar también las declaraciones de los testigos don Manuel Carvallo Pardo y doña María Elena Proschle, que constan en las actas de 9 y 10 de enero, respectivamente. El señor Carvallo Pardo afirma que el seguro de que se trata se refiere sólo a la carga, “a las mercaderías”, y que en este caso no hay daño físico a la carga; señala también que dispone una cobertura de daño patrimonial a la materia asegurada, y expresa que el siniestro se produjo en el puerto y no en el mar, sin existencia de daño a la mercadería. La testigo señora Rivera Proschle, por su lado, expone sobre las cláusulas de la Póliza y su sentido, sobre la arribada forzosa; afirma que el incendio no afectó a la nave; que la mercadería no resultó dañada; que no hubo siniestro; y que no hubo arribada forzosa porque no hubo sacrificio ni tampoco la declaración

correspondiente. Las declaraciones de ambos testigos, en cuanto se refieren a los hechos, a la existencia del contrato de seguro, al incendio, al siniestro, al daño, a la carga y a la mercadería y a su daño, contribuyen a demostrar esos hechos que, no obstante, están ya acreditados por otras pruebas, de testigos, documentales y correos electrónicos. Así, son testigos contestes, que explican su conocimiento sobre los hechos, y por lo mismo, sus declaraciones acerca de la existencia de los hechos merecen plena prueba, atendiendo a la regla del artículo 384, N° 2, del Código de Procedimiento Civil. Sin embargo, junto a esa declaración sobre los hechos, que se suma como se dijo a otros medios de prueba, aparecen interpretaciones y consecuencias jurídicas, razonamientos de derecho, que importan una calificación jurídica de los mismos hechos, acerca de la arribada forzosa, entre otros, y en esta parte, estas declaraciones no constituyen a juicio de este árbitro, propiamente, declaraciones de testigos, por lo que no se les dará mérito alguno. En derecho, en muy pocas palabras, el objeto de la prueba son los hechos y estos son los sucesos o acaecimientos relevantes que las partes afirman para justificar la tutela perseguida; la calificación jurídica de tales hechos corresponde exclusivamente al juez.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que también en relación con el punto N° 5 de prueba, cabe aludir a las obligaciones del asegurado, establecidas en el artículo 524, del Código de Comercio. Esta norma, en su N° 4, establece que el asegurado estará obligado a emplear el cuidado y celo de un diligente padre de familia para prevenir el siniestro. Además, la Póliza, en su cláusula 19, señala que *“es obligación del asegurado y sus empleados, agentes o mandatarios respecto de cualquier pérdida cubierta bajo este seguro: 19.1. Tomar las medidas razonablemente necesarias para evitar o aminorar tal pérdida y, 19.2. Asegurarse de que todos los derechos contra transportistas, depositarios u otros terceros estén debidamente preservados y ejercidos. Los aseguradores en adición a cualquier pérdida cubierta bajo la presente,*

reembolsarán al asegurado cualquier gasto en que adecuada y razonablemente se haya incurrido en el cumplimiento de estas obligaciones”.

A su vez, en relación con lo anterior, el artículo 524, N° 6, del Código de Comercio, establece que el asegurado estará obligado “*en caso de siniestro, tomar todas las providencias necesarias para salvar la cosa asegurada o para conservar sus restos*”. Y agrega el inciso 2° de la norma que “*el asegurador deberá reembolsar los gastos en que razonablemente haya incurrido el asegurado para cumplir las obligaciones expresadas en el número 6° y, en caso de siniestro inminente, también la que prescribe el N° 4°. El reembolso no podrá exceder la suma asegurada*”.

Que estos deberes de diligencia y de cuidado que establece la ley y la Póliza quedan suficientemente materializados si se considera que la salida a la gira de la Motonave Soldoy, como consecuencia del incendio generado en Puerto Ventanas, representa una conducta razonable, efectiva y directa, de protección de la nave, de la tripulación y de la carga; la asegurada, al cumplir oportuna y cabalmente la orden de la autoridad Marítima obró con el celo y cuidado debido; si, por el contrario, hubiere asumido una actitud distinta, de un cumplimiento laxo de la orden o derechamente de cuestionamiento de la misma y de negativa a salir a la gira, podrían haberse producido riesgos serios o daños graves para la nave, su tripulación y la carga, sin perjuicio de otras responsabilidades. Los hechos acreditados, a juicio de este sentenciador, revelan que, resumiendo, ante el incendio en el Puerto que consume la cinta transportadora y se propaga “sin control”, según indica el informe de Bomberos, la Motonave Soldoy, cumplió la orden de la autoridad de salir a la gira y abandonó su puesto de atraque, de manera que nada puede reprocharse a la asegurada por la conducta desplegada y, por el contrario, merece establecerse que la asegurada cumplió con celo el estándar de diligencia que se exige a un buen padre de

familia, tal como lo establecen el artículo 524, N° 4, del Código de Comercio y la cláusula 19 de la Póliza.

VIGÉSIMO TERCERO: Que en esta perspectiva, que es la que corresponde al mérito de autos, considerando los graves acontecimientos ocurridos en Puerto Ventanas el 22 de diciembre, de 2022, y sus nefastos efectos para el cumplimiento del contrato de transporte marítimo, no cabía otra cosa que, ya en la gira y con Puerto Ventanas inoperable, modificar el destino de la nave y recalar en otro puerto, para descargar el importante resto del clinker contenido en la Motonave Soldoy, teniendo en consideración que la cobertura del seguro estaba vigente toda vez que, como se explicó, la descarga del clinker no se había podido completar en Puerto Ventanas y el tránsito no había finalizado, de acuerdo con las cláusulas de la Póliza, en particular la cláusula 11. Téngase especialmente en cuenta, además, al efecto, la coherencia con este punto de las declaraciones de testigos analizadas en el considerando vigésimo.

VIGÉSIMO CUARTO: Que, en suma y en cuanto se tiene hasta aquí considerado, en la perspectiva del contrato de seguro de transporte marítimo vigente entre las partes, entiende este sentenciador, que las partes concibieron un riesgo amplio en el que incluso incorporaron la eventualidad de una avería gruesa; que esa posibilidad que es el riesgo se produjo efectivamente al estallar el incendio, con todos sus nefastos efectos para el cumplimiento del contrato de transporte y así tuvo lugar el siniestro, se impidió la descarga total, se salió a la gira, se recaló en otro puerto y se debió completar en este la descarga, configurándose la arribada forzosa y sus gastos, que son la avería gruesa, que merece la retribución o indemnización convenida en el contrato de seguro de transporte marítimo de que se trata.

Que lo antes expuesto merece ser ratificado y fundado en perspectiva jurídica, en concreto en su consideración como alguno de los “Riesgos de la

navegación” de que trata el Código de Comercio (Título VI, del Libro III), y en su identidad con las hipótesis mercantiles de arribada forzosa y de avería gruesa, que las partes han planteado y controvertido, respectivamente, siendo entonces necesario abordar las normas pertinentes e interpretarlas.

Que siendo esta cuestión de derecho esencial para resolver el objeto del proceso, lo primero es analizarla en el orden en que las instituciones nombradas han sido regladas en el Código de Comercio.

Que el artículo 1095 del citado Código, bajo la “Sección Primera. De la admisión en avería gruesa y su declaración”, prescribe que “Constituyen avería gruesa o común los sacrificios o gastos extraordinarios e imprevistos, efectuados o contraídos intencional y razonablemente, con el objeto de preservar de un peligro común a los intereses comprometidos en la expedición marítima”. El artículo siguiente, 1096, señala que “Sobre la calificación liquidación y repartimiento de las averías comunes las partes podrán pactar la aplicación de cualquier clase de normas, sea que hayan recibido sanción legal de un estado sea que provengan de usos o acuerdos nacionales, extranjeros o internacionales, públicos o privados o de reglas de práctica, nacionales o extranjeras”. El artículo 1097 del Código referido dispone que “La decisión de adoptar medidas que constituyan avería gruesa o común, corresponderá exclusivamente al capitán de la nave o a quien haga sus veces, el cual, atendía las circunstancias del caso, podrá oír la opinión de los representantes de la carga, si estuviera en presentes”. Y, finalmente, para lo que interesa a la controversia de autos, los artículos 1106 y siguientes establecen un procedimiento de declaración e impugnación de la avería gruesa.

Las normas citadas, interpretadas conforme con las reglas generales de interpretación de la ley (artículos 19 y siguientes, del Código Civil) y por ende, atendiendo al sentido claro de la ley, a su tenor literal, al uso general

de las palabras usadas y a su uso técnico, en su caso, permiten entender lo siguiente:

- a) la avería gruesa, que en sí es un concepto técnico, propio del derecho Mercantil, exige la concurrencia de varios elementos que precisa el artículo 1095, del Código de Comercio, empleando expresiones que entenderemos conforme con su uso general y obvio, aplicando el artículo 20 del Código Civil; el primer elemento es la existencia de un peligro común para los intereses comprometidos en la expedición marítima, siendo este *peligro común* “el elemento fundacional o la piedra angular de la avería gruesa” (así lo indican, con razón, las demandadas en la página 7, 2.5, de su contestación de la demanda) y la causa directa de los sacrificios o gastos extraordinarios en que se incurre;
- b) los sacrificios o gastos deben ser efectuados o contraídos “intencional y razonablemente”, es decir, empleando el uso general de las palabras conforme con el artículo 20 del Código Civil, debe haber una voluntad de incurrir en ellos, tal es la intención, y deben ser dispuestos y definidos con la razón, esto es, con conocimiento de su monto y de su relación adecuada con los intereses en juego; así, la avería gruesa no admitirá gastos desproporcionados, exagerados o innecesarios porque estos son razonables;
- c) la regla exige también la concurrencia de un criterio de prevención, expresión que conforme al uso general, aplicando el artículo 20, del Código Civil, indica que se trata de preservar del peligro común, y por lo mismo, de proteger o asegurar los intereses amenazados;
- d) la avería gruesa debe ser declarada por el capitán, quien debe dejar constancia de ella en el libro bitácora; posteriormente, en la primera arribada debe ser ratificada y si no hubiere sido declarada, puede ser solicitada por cualquier interesado al juez de letras, en un plazo determinado; una vez declarada la avería gruesa por quien sea competente, podrá ser impugnada y resuelta esta impugnación por un árbitro; y

e) en suma, la avería gruesa, conforme con el sentido claro del artículo 1095, del Código de Comercio, determinado por aplicación del artículo 19, del Código Civil, es una decisión premeditada y razonada que el capitán debe o puede adoptar ante un peligro común, para preservar los intereses en peligro y con el objetivo de distribuir entre esos intereses los sacrificios o gastos extraordinarios en que se haya incurrido intencional y razonablemente.

VIGÉSIMO QUINTO: Que, la demandante ha invocado en su favor, la figura mercantil de la arribada forzosa y la avería gruesa derivada de la misma, siendo entonces necesario, también, interpretar las normas que se refieren a estas y definir sus exigencias y efectos, para determinar si son aplicables a lo hechos afirmados y demostrados en autos.

El Código de Comercio regla especialmente estas cuestiones en sus artículos 1126 y 1127, ambos ubicados en el Título VI De los Riesgos de la Navegación, bajo el párrafo 5 De la arribada forzosa.

La primera de estas normas es del siguiente tenor: “Art. 1126. Constituye arribada forzosa la entrada necesaria de la nave a un puerto o lugar distinto al de escala o término previsto para el viaje.”

La segunda norma prescribe: Art.1127 Los gastos de una arribada forzosa constituirán avería gruesa si ella se ha efectuado en interés común de la nave y la carga; en los demás casos serán de cargo del interesado a quien afecta la necesidad de efectuarla. Todo lo cual es sin perjuicio de las acciones que competan contra el responsable por los hechos que hubieren motivado la arribada forzosa”.

Que, la ubicación de ambas normas, separadas de los párrafos que las preceden, a los que nos referimos antes (definiciones de avería gruesa, precisiones de las especies de averías, clasificaciones, declaración y procedimientos, a más de la figura del abordaje), pero constituyendo una unidad normativa, este párrafo 5, con dos artículos, sugiere, de partida, que

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

se trata de una regulación distinta de las de los párrafos anteriores, la que se traduce en una prescripción particular para una hipótesis determinada, en concreto, la de la arribada forzosa y su consecuencia o impacto en los gastos que ella genera.

Que, si bien las expresiones utilizadas por la ley deben entenderse en su sentido natural y obvio, conforme con el artículo 20 del Código Civil, a las de carácter técnico deben dárseles el sentido técnico que tienen en la ciencia a la que pertenecen, conforme con el artículo 21 del mismo Código. En la denominación del párrafo 5, del Título VI, del Libro III, del C. Co., de que tratamos, el legislador utiliza una expresión técnica, la *arribada forzosa*, y en el artículo 1126, el mismo legislador define lo que es una arribada forzosa, es decir, señala lo que es, determinando sus elementos constitutivos. Así, corresponde al intérprete sólo precisar razonadamente el alcance de tales elementos constitutivos para decidir cuándo y a qué se aplica el concepto, y tal es lo que se hará en las consideraciones que vienen. La arribada forzosa se configura, entonces, en torno a los siguientes elementos:

a) “la entrada”, utilizando el sentido natural del término, conforme con el artículo 20 del Código Civil, quiere decir ingreso o acceso, en este caso de la nave a un puerto, lo que supone una maniobra marítima; la entrada importa una decisión de hecho que, en esta hipótesis legal, debe ser “necesaria”, lo que se entiende según el uso general de este término, aplicando el artículo 21 del Código Civil, como no voluntaria sino determinada por ciertas circunstancias externas; una entrada será necesaria cuando la decisión de efectuarla responde a un imperativo; finalmente, lo necesario es lo que hace que las causas obren infaliblemente o algo a lo que es imposible sustraerse (Diccionario de la Lengua Española, R.A.E, edición Unigraf, Madrid, 1992, p. 1014);

b) “a un puerto o lugar distinto al de escala o término previsto para el viaje”; también estas palabras tienen un sentido natural y obvio, y aplicado este, conforme con el artículo 20 del Código Civil, la frase indica que la nave ha de haber entrado por necesidad a un puerto que originalmente no estuvo previsto y que ha sido determinado por la necesidad antes explicada en a); esta frase recalca la idea de una conducta y una operación marítima que responde a una imposición, y confirma que el desvío del itinerario previsto se impone y tiene lugar por razones especiales, graves, perentorias;

c) los dos elementos anteriores “constituyen”, según la ley, la arribada forzosa, es decir, la componen o la conforman, dando a tal expresión el uso común que define el Diccionario de la Lengua (RAE, Madrid 1992, página 387), aplicando el artículo 20 del Código Civil; dados ellos, se configura esta institución mercantil; y,

d) la arribada forzosa debe cumplir ciertas reglas de información a autoridades marítimas y aduaneras (Ley de Navegación y Ordenanza de Aduanas), que se tratarán en la parte considerativa correspondiente.

Que configurada la arribada forzosa, entiende la ley mercantil que de ella pueden derivar gastos -costos, dineros empleados en la entrada al nuevo puerto, según se entiende del uso común del término, aplicando el artículo 20 del Código Civil- que es necesario cubrir y por lo mismo, distribuir, asignar o adjudicar a quienes se ven beneficiados con ellos o a los que están involucrados en la aventura marítima, en el transporte marítimo. Tal es el objeto del artículo 1127, que cierra este párrafo especial.

Que, también este artículo 1127, del Código de Comercio, debe interpretarse conforme con las citadas reglas pertinentes del Código Civil y así, debe entenderse:

a) que los gastos de esta arribada forzosa “constituirán avería gruesa”, es decir, entendiendo la expresión *constituirán* conforme con su uso común, atendiendo al artículo 20 del Código Civil, conformarán o compondrán una

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

avería gruesa; en otras palabras, debe razonablemente entenderse que, dada la arribada forzosa, los gastos “son”, “conforman” o “componen” una avería gruesa, siempre que se dé un segundo requisito;

b) la avería gruesa, en este caso, supone que la arribada forzosa, es decir, la entrada necesaria en otro puerto, que ya explicamos, “se ha efectuado en interés común de la nave y la carga”, esto es, se ha decidido y cumplido en beneficio o para evitar daños de la nave y la carga; la norma prescribe, en su segunda parte, que si la entrada a un puerto distinto se produce por otros intereses, por voluntad del capitán de la nave o del dueño de la carga, entonces los gastos que de ello deriven no constituirán avería gruesa; asimismo, el interés común de la nave y de la carga debe entenderse, dando a estos términos su uso general, conforme con el artículo 20 del Código Civil, en relación con lo que es propio de la nave, que es realizar transporte marítimo, y lo que es propio de la carga, en este caso, servir a su dueño en lo que le es propio, fabricar cemento; en otras palabras, el sentido de la norma es claro y fluye naturalmente de las palabras que se emplean, aplicando los artículos 19, inciso primero y 20, del Código Civil: el interés común de la nave y de la carga se satisface, en el fondo, cuidando la nave y la carga, evitando que se dañe o comprometa;

c) así, dados los dos elementos anteriores, y aplicando los artículos 19, inciso primero y 20, del Código Civil, objetivamente, sin mediar ningún procedimiento, los gastos habrán conformado la avería gruesa, esto es, dada la arribada forzosa particular descrita, efectuada en interés de la nave y de la carga, quiere el legislador, con criterio práctico, que los gastos que de ella deriven se traten como en la avería gruesa; por eso, directa y automáticamente se califican tales gastos derivados como avería gruesa, sin necesidad de que haya habido una decisión consciente y racional de sacrificar algo por el bien común de la expedición marítima, que además haya debido declararse ni ratificarse;

d) la avería gruesa a que se refiere el artículo 1127, del Código de Comercio, no se construye sobre la base de “sacrificios o gastos extraordinarios e imprevistos, efectuados o contraídos intencional y razonablemente...”, cual es la hipótesis del artículo 1095 del mismo Código; en este último artículo la avería gruesa se configura por la voluntad de quien conduce la nave, mientras que en el artículo 1127, lo que determina la avería gruesa son los gastos de la arribada forzosa efectuada en interés de la nave y de la carga; naturalmente los efectos de una y otra norma son sustancialmente distintos;

e) si el legislador hubiere querido aplicar a la arribada forzosa todas las normas de la avería gruesa de los artículos 1095 y siguientes (su declaración, su ratificación, la posibilidad de su impugnación, etc.) habría señalado, simplemente, que en este caso se aplicarían las reglas de la avería gruesa, y entonces habría que haber aplicado toda esa normativa; pero no hace esto, sino que, sencillamente, directamente, determina que hay avería gruesa; opta así por una vía directa, para aplicar los efectos de la avería gruesa, la distribución de costos;

f) en el fondo, lo que hace el artículo 1127, C. Co., es disponer que los gastos de la arribada forzosa descrita en el artículo 1126, efectuados en interés común de la nave y la carga, son o conforman una avería gruesa, concretamente, para efectos de determinar quién debe soportarlos; en otras palabras, dados los supuestos de artículo 1127 citado, sin necesidad de cumplir los requisitos del artículo 1095, C. Co., sin atender a sacrificios ni al carácter de los gastos, sin verificar la intencionalidad y razonabilidad de ellos, sin ajustarse a las reglas de admisión y declaración de la avería gruesa, se “constituye” la avería gruesa; el Código de Comercio crea con estas dos normas, los artículos 1126 y 1127, una regulación especial, la arribada forzosa efectuada en interés común de la nave y de la carga, que objetivamente genera una avería gruesa para los efectos de la contribución

a los gastos: todos los interesados, el o los propietarios de la carga y de la nave deben, entonces, aportar proporcionalmente a los gastos; ha de entenderse que la última regla reconoce que, en ciertos casos, el interés común (el de la carga y la nave, en la hipótesis legal) se protege no por una acción voluntaria sino por una necesaria, ampliando el alcance de la avería gruesa;

g) tal es el sentido de la regla del artículo 1127, del Código de Comercio, que es claro, aplicando el artículo 19 del Código Civil; el tenor literal de esta regla y el de la que la precede, el artículo 1126, indica que el legislador instituye la arribada forzosa y regula, acto continuo, la distribución de los gastos que genera, y nada más. No se entendería que instituyera solo la arribada forzosa, pero sí es claro que lo hace para aplicarle la regulación y distribución de los costos de la avería gruesa y es razonable que así sea: si en la avería gruesa ha regulado la distribución de los costos, aplica lo mismo a la arribada forzosa, pero no dispone que si hay arribada forzosa deban cumplirse todos los requisitos de la avería gruesa, sólo dispone que los costos constituyen avería gruesa para, simplemente, ahorrar trámites y tiempo;

h) a su vez, si esta arribada forzosa no se ha efectuado en interés común de la nave y la carga, sino en interés de quien voluntariamente la ha ordenado o efectuado o de alguien que creó o motivó la necesidad de efectuarla, entonces los gastos no siguen las reglas de distribución de la avería gruesa sino que, categóricamente, “serán de cargo del interesado a quien afectaba la necesidad de efectuarla”; esta es la cuestión medular del artículo 1127 del Código de Comercio: la de asignar o distribuir unos gastos, con criterio práctico, considerando dos hipótesis: la primera, la de la primera frase de la norma, que identifica tales gastos como avería gruesa y para asignarlos proporcionalmente (las averías gruesas son de cargo de la nave, del flete y de las mercancías y se pagan “por contribución proporcional”, artículo 1102

del C. Co.); la segunda, la de la frase que sigue, que impone los gastos al interesado “a quien afectaba la necesidad” de la arribada forzosa;

i) en suma, la figura del artículo 1127, del C. Co., no distingue entre sacrificios o gastos extraordinarios e imprevistos que exigen una decisión deliberada del capitán ni requiere una acción voluntaria para preservar de un peligro o proteger el interés común, como ocurre con la avería gruesa según los artículos 1095 y siguientes; la avería gruesa que prescribe el artículo 1127, del C. Co., según el sentido de la norma conforme con el artículo 19 del Código Civil, sólo opera por vía consecuencial y de modo automático para calificar los gastos derivados de una arribada forzosa causada por circunstancias externas que imponen una necesidad (tormentas, daños, emergencias médicas, etc.); puede señalársela, finalmente, como una avería gruesa autónoma porque su calificación no depende de la voluntad del capitán, sino del efecto objetivo de la maniobra marítima, en el supuesto de que se trata; y,

j) si los gastos de la arribada forzosa, en el caso de que se trata, constituyen una avería gruesa, quiere decir que debe asignárselos proporcionalmente: cada parte involucrada (propietario de la nave, cargadores, etc.) contribuye en proporción al valor salvado de sus bienes, y el valor salvado se calcula por el valor de cada interés (buque, carga, flete) después del incidente. Este valor sirve como base para determinar cuánto debe pagar cada parte con un solo límite: nadie paga más de lo que vale su parte salvada. Es lo que dispone el Código de Comercio, especialmente, en su artículo 1102. Son también aplicables a esta cuestión las Reglas de York y Amberes, que establecen criterios detallados para declarar y distribuir los gastos en caso avería gruesa.

Que, de otro lado, complementa la norma sobre arribada forzosa, el artículo 27, del DL 2.222, sobre Ley de Navegación, que establece que, “En caso de arribada forzosa, el capitán de la nave deberá dar aviso inmediato a la

Autoridad Marítima, la cual verificará los motivos que la justifiquen, señalará al capitán las formalidades que deba cumplir y las normas a que estará sujeta la nave mientras se encuentre en esta calidad”.

Que también es relevante, al efecto, lo dispuesto en el artículo 41, del DFL 30, sobre Ordenanza de Aduanas, que establece que *“Si una nave se encuentra obligada por causa del mal tiempo o por otras contingencias a recalar en un puerto chileno que no fuere el de destino próximo o inmediato de dicha nave, el conductor que tenga el mando de la nave prestará una declaración formal ante el Jefe de la Aduana situada o constituida en dicho puerto, en la cual expresará las causas o circunstancias de la arribada forzosa. Esta declaración se hará dentro de las veinticuatro horas siguientes a la arribada, a no ser que la nave se encuentre en inminente peligro, pues, en tal caso, la declaración será presentada con la oportunidad que las circunstancias permitan”*.

VIGÉSIMO SEXTO: Que las consideraciones antes formuladas están respaldadas también en las contenidas en el informe en derecho de don Diego Munita Luco, quien a partir de la descripción de los hechos de la causa, efectúa un repaso de los seguros marítimos, aborda la cobertura de la Póliza y, en lo que parece más relevante para la decisión de la cuestión controvertida, perfila con nitidez el sentido y alcance de los artículos 1126 y 1127 del Código de Comercio, señalando que “la cobertura aplicable debe ser útil por lo que la exclusión de los gastos de descarga en la arribada forzosa contravendría el sentido natural y lógico que cabe darle al seguro, especialmente cuando ellos se deriva de la imposibilidad absoluta de recalar en el puerto por circunstancias completamente ajenas a la voluntad del asegurado”, así como al precisar que “la norma (el artículo 1127 citado) señala que constituye avería gruesa, pero no lo hace en el sentido de hacer aplicable el procedimiento específico señalado para estos casos (se refiere a las reglas del artículo 1095 y siguientes). Lo que corresponde es elevar su

condición jurídica a tal efecto, ya que constituye una acción para evitar un daño o peligro de gravedad al incurrir en un daño o gasto menos grave”, que “la Póliza de transporte de carga A corresponde a un contrato altamente estandarizado, y contiene la extensión más grande de cobertura en el seguro marítimo de transporte (conclusiones, 2), y al estimar que la aplicación del artículo 1127, del Código de Comercio, no implica la consideración procedimental de la avería gruesa (conclusiones, 3.). Los postulados del señor Munita Luco se hallan implícitos en los considerandos precedentes de esta sentencia.

Que también este sentenciador ha valorado el informe en derecho suscrito por doña María Elena Rivera Pröschle y don Manuel Eduardo Carvallo Pardo, particularmente sus consideraciones en cuanto refieren acerca de la liquidación del seguro, la historia del seguro marítimo, los tipos de pólizas y los riesgos. Sin embargo, especialmente por las razones dadas en los considerandos quinto a noveno, no comparte este sentenciador lo que en él se sostiene acerca de la cobertura del seguro y acerca de que la Póliza no se haya siniestrado, y, de otro lado, no hay en este informe ningún análisis de los artículos 1126 y 1127, del Código de Comercio, que son determinantes en la controversia y decisorios de la cuestión controvertida.

VIGÉSIMO SÉPTIMO: Que en el caso de autos, el mérito del proceso arroja como hechos sustanciales y pertinentes acreditados, que la Motonave Soldoy debió, por una necesidad material objetiva, cual fue encontrarse a la gira sin haber podido descargar en el puerto de origen o destino, Puerto Ventanas, la carga de clinker que transportaba y sin poder tampoco volver a ese puerto, inutilizado o inoperante por cerca de cuatro meses tras el grave incendio que lo afectó, ocurrido el 22 de diciembre, de 2022, “entrar en un puerto distinto al de escala o término previstos para el viaje”. Dicho de otro modo, la entrada de la Motonave Soldoy al Puerto de San Antonio, que no era el puerto de término previsto en el contrato de transporte marítimo, no

puede sino ser calificada de necesaria, toda vez que circunstancias graves y demostradas suficientemente en autos le impidieron que la carga de clinker se descargara íntegramente en el puerto de destino original y debiera completarse en él.

Que concurriendo los elementos que exige la debida interpretación del artículo 1126, del Código de Comercio, descritos en el considerando vigésimo quinto precedente, corresponde calificar los hechos que afectaron a la motonave Soldoy y sus circunstancias, como una arribada forzosa, y consecuentemente, se estará a sus efectos.

Que, asimismo, esta arribada forzosa descrita y declarada ha cumplido con las normas que le son complementarias, a las que antes se aludió. En efecto, consta en autos que la demandante puso en conocimiento de la autoridad Marítima su arribada forzosa al Puerto de San Antonio y que también comunicó los hechos pertinentes al Servicio de Aduanas, mediante el formulario respectivo sobre declaración de ingreso, el que fue aceptado el 18 de enero, de 2023, según consta de la página 20 del documento aportado por la demandante en su escrito presentado el 2 de enero, de 2025, signado CTR 050.

VIGÉSIMO OCTAVO: Que las demandadas han planteado que la arribada forzosa alegada por la demandante requeriría esencialmente la recalada en un puerto distinto al de término o previsto y que sea necesaria, forzosa o por emergencia (página 9 de la contestación de la demanda) y un peligro común que afectara a todos los intereses involucrados en la expedición (dúplica, página 18), elementos que no se configurarían en estos autos

Que se rechazará esta defensa de las demandadas porque, como se ha considerado precedentemente, los hechos acreditados dan razón suficiente para configurar en derecho la arribada forzosa afirmada por la actora; la motonave Soldoy ingresó a un puerto distinto del original apremiada por la necesidad, por hechos graves a los que no pudo resistir, enfrentando de paso

el peligro común a los intereses comprometidos que representaba, primero, seguir descargando y no irse a la gira y, segundo, ya en la gira, estando vigente la cobertura del seguro, permanecer en la gira sin buscar una nueva recalada. El interés común de la nave y la carga se satisface en el caso sub lite obrando responsablemente ante la necesidad y recalando finalmente en un puerto distinto. Es cierto que la motonave llegó “sin novedad” a su puerto de destino y comenzó a descargar de manera normal y tal era, originalmente, el viaje programado, según afirman las demandadas (páginas 9 y 10 de su contestación), pero no es cierto que “no hubo cambio de puerto de recalada, respecto al previsto para el viaje programado, y por lo mismo tampoco una arribada en emergencia, peligro, o entrada forzosa, ya que la recalada, atraque y descarga se llevaron a cabo con total normalidad”, como afirman las demandadas. En verdad, hubo primero una descarga anormal del clinker, parcial y amenazada e interrumpida, y tras eso, una ida a la gira de la motonave con parte relevante de la carga y por lo mismo, una alteración del viaje programado por circunstancias graves para el cumplimiento del contrato de transporte, que hicieron necesario finalmente recalar en un puerto distinto y descargar en este.

Que las citas de los autores que las demandadas invocan en respaldo de su posición (páginas 18 y 19 de su dúplica), a saber, las de Cornejo Fuller, en orden a que “debe presentarse un peligro que amenace a la expedición. El peligro debe ser común, poner en riesgo la nave y la carga”; las de Tomasello, para quien “los sacrificios y gastos extraordinarios e imprevistos deben contraerse intencional y razonablemente, siendo éste el factor que la diferencia de la avería simple o particular... en la avería gruesa o común existe tal intención en el sentido que los daños y gastos que se efectúen y contraigan precisamente apuntan al beneficio común de los intereses comprometidos en la expedición marítima”; y las de Barroilhet, para quién “la comunidad en el peligro explica la colectivización de los efectos de las medidas para afrontarlo, es lo que justifica el sacrificio de los intereses

comprometidos en la expedición, en aras a su salvación...el peligro debe ser común, esto es, ha de comprometer a todos los intereses de la expedición”, no resultan pertinentes para la decisión de la cuestión controvertida toda vez que ellas discurren en torno a las exigencias de la avería gruesa o común descrita en el artículo 1095 del Código de Comercio, que supone actos voluntarios contraídos intencional y razonablemente que deben formalmente declararse y ratificarse.

Que, también por todo lo dicho, se rechazará la excepción de inexistencia de avería gruesa opuesta por las demandadas (páginas 7,8 y 9 de su contestación de la demanda), toda vez que tal excepción está construida en torno al concepto de avería gruesa del artículo 1095 del Código de Comercio y a las reglas de la avería común del artículo 1106, del mismo Código, en circunstancias que lo ocurrido con el contrato de seguro de transporte marítimo y el puerto de destino de la carga tipifican la arribada forzosa descrita por el artículo 1126 y los gastos derivados de ella constituyen la avería gruesa del artículo 1127, ambos del mismo Código.

VIGÉSIMO NOVENO: Que aunque resulte reiterativo, bien merece resolverse la excepción de inaplicabilidad de la avería gruesa y la excepción de inexistencia de arribada forzosa, opuestas por las demandadas. La primera la fundan en que, para el artículo 1095, del Código de Comercio, el peligro común es el elemento fundacional o la piedra angular de la avería gruesa y expresan que no hubo peligro común durante el viaje desde Corea del Sur a Chile, toda vez que la motonave Soldoy arribó al puerto de Ventanas “sin novedad” y comenzaron las faenas de descarga en forma normal. Expresan las demandadas que en ese momento cesó la cobertura de la Póliza, de modo que lo sucedido con posterioridad está fuera del ámbito temporal y espacial del viaje asegurado y, por tanto, es ajeno a la cobertura de la Póliza.

Que, por otra parte, las demandadas controvierten que haya existido una avería gruesa conforme con lo dispuesto en los artículos 1101 y 1106 del Código de Comercio, toda vez que ella nunca se declaró por quien debía o podía hacerlo. Indican que lo que no se declaró judicial ni extrajudicialmente no existe y si no existe, no puede invocarse. Señalan que, si la demandante pretende aprovecharse de sus efectos jurídicos, entonces deberá probar la efectividad y la concurrencia de todos los elementos constitutivos de la avería gruesa, especialmente que se declaró por quien correspondía en tiempo y forma, lo que las demandadas refutan. Indican que aún si se configurara una avería gruesa, ella estaría fuera del ámbito de cobertura espacial y temporal de la Póliza por tratarse de un viaje distinto y posterior, no asegurado por el seguro de transporte en cuestión.

Que, respecto de la segunda excepción sobre inexistencia de arribada forzosa, expresan las demandadas que en la especie no se configura ninguno de los elementos indicados en el artículo 1126 del Código de Comercio, toda vez que la motonave llegó a su puerto de destino (Ventanas) sin novedad y comenzó la descarga de Clinker en forma normal y no hubo una arribada en emergencia, peligro o entrada forzosa. Agregan que tampoco hubo arribada forzosa al puerto de San Antonio toda vez que se arribó en completa normalidad, y aunque así no haya sido, el trayecto desde Ventanas hasta San Antonio no es parte del viaje asegurado en la Póliza.

Que para resolver estas excepciones, debe reiterarse lo explicado en los considerandos precedentes, en orden a que el incendio generado en puerto Ventanas, extendido a la cinta transportadora de que se trata, es lo que motiva a la autoridad Marítima ordenar a la Motonave Soldoy salir a la gira, situando posteriormente al capitán, tras el desmantelamiento de la estructura siniestrada y la falta de operatividad por varios meses de puerto Ventanas, ante la necesidad de dirigirse al Puerto de San Antonio para completar allí la descarga interrumpida en Ventanas, hechos acreditados que jurídicamente configuran la arribada forzosa que se ha invocado por la

demandante. No es efectivo lo que afirman las demandadas en cuanto a que la cobertura del seguro cesó por el hecho de haber arribado al puerto Ventanas, o de haber comenzado la descarga, pues como se explicó en los considerandos quinto al décimo primero, la cobertura del seguro es de Bodega a Bodega, y no cesa la obligación de las aseguradoras por haber llegado la Motonave Soldoy al destino original “sin novedad”, como lo expresan las demandadas, sino que tal extinción de sus obligaciones cesa en las hipótesis contenidas en la cláusula 11, titulada Tránsito. En otras palabras, las consideraciones de las aseguradoras se apartan de lo estipulado en el Contrato y especialmente de la cláusula 11, por lo que no es posible acoger la defensa que ellas formulan. Además, la avería gruesa no está, en el caso de autos, fuera del ámbito de cobertura de la Póliza por tratarse de un viaje distinto y posterior no asegurado por el seguro de transporte, como sostienen las aseguradoras sino, por el contrario, este contrato estaba vigente durante el viaje desde Ventanas a San Antonio y también su cobertura porque no se había cumplido el contrato y descargado la carga de Clinker “de bodega a bodega” y porque, además, el mismo contrato, en su cláusula 4, determina que este seguro cubre la avería gruesa, salvo en ciertas hipótesis que en el mismo contrato se señalan, exclusiones que no tienen lugar en esta controversia.

Que en cuanto a la excepción de inexistencia de arribada forzosa, cabe señalar que los hechos acreditados en este proceso arbitral demuestran precisamente lo contrario de lo que afirman las demandadas. Los hechos acreditados y las consideraciones jurídicas formuladas en su mérito muestran que efectivamente ocurrió una arribada forzosa, porque la Motonave Soldoy, estando vigente el seguro y sin haber completado la descarga en el puerto de destino, debió salir a la gira como consecuencia de haberse generado un incendio en dicho puerto, y más tarde recalar en un puerto distinto al de destino, configurándose así la arribada forzosa que describe el artículo 1126, del Código de Comercio. Que, además, tampoco

es efectiva la alegación de las aseguradoras en cuanto a que “el trayecto desde Ventanas hasta San Antonio no es parte del viaje asegurado en la Póliza”, toda vez que precisamente la arribada forzosa fue al Puerto de San Antonio estando vigente la cobertura de la Póliza, motivos que impiden acoger las excepciones opuestas por las demandadas.

TRIGÉSIMO: Que oponen también las demandadas la excepción de caso fortuito o fuerza mayor, sosteniendo que el caso fortuito no estaría cubierto por la Póliza, aseverando que la orden de la autoridad marítima de que la Motonave Soldoy zarpara a la gira, el daño e inoperatividad de las correas e instalaciones del puerto de Ventanas, así como la decisión de descargar en el Puerto de San Antonio, constituyen “casos fortuitos o eventos de fuerza mayor, de naturaleza y origen terrestre que no están contemplados en la Póliza, por ser terrestres y posteriores al viaje Corea-Chile, único viaje asegurado en la póliza y que, por tanto, están fuera de su cobertura” (págs. 12 y 13 de la contestación de la demanda) y argumentando, además, de que en estos casos las cosas perecen para su dueño, por lo que los gastos reclamados por la demandante deben ser soportados por los propietarios del Clinker y no por las demandadas.

Que para resolver esta excepción es necesario considerar que la fuerza mayor o caso fortuito, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 del Código Civil, es el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.

Que, por todo lo dicho precedentemente acerca del incendio del puerto Ventanas y de todas sus circunstancias, puede entenderse configurado un caso de fuerza mayor y caso fortuito, toda vez que se trata de hechos extraordinarios, ocurridos imprevistamente, que superan las voluntades individuales, que motivan decisiones de autoridad que obligan a ciertos actos y exigen conductas de excepción. Sin embargo, se trata de hipótesis amparadas por la póliza y, por ende, con cobertura (cláusulas 3, 4, 11 y 12

de la Póliza), de manera que resulta irrelevante definir si hay o no caso fortuito y de hecho, las demandadas no apuntan a si hay o no caso fortuito, sino que resulta necesario resolver si este caso fortuito puede ser considerado “terrestre” y no estar cubierto por la Póliza.

Centrada en esto la discusión, lo cierto es que la cláusula pertinente de la Póliza dispone una cobertura amplia. Se lee en I. Riesgos Cubiertos. 3. Riesgos “*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*”, estipulaciones que reflejan casos extremos que podrían llegar a considerarse casos fortuitos y que son, a mayor abundamiento, los únicos casos fortuitos y de fuerza mayor que quedan excluidos, de manera que todos los demás casos fortuitos y de fuerza mayor deben entenderse razonablemente cubiertos.

Que, el punto preciso planteado por las demandadas es si en este seguro de transporte marítimo que cubre todo riesgo de pérdida y daño físico a la carga, cualquiera sea su causa, hay que distinguir si el riesgo que se dé es marítimo o terrestre. Sin embargo, esta no es una cuestión decisoria porque, en verdad, se trata éste de un seguro pactado en los más amplios términos, cuya cobertura es de bodega a bodega, que se entiende porque el transporte es de bodega a bodega y, consecuentemente, las partes pactan un seguro completo, íntegro, por todo el viaje, incluidos los riesgos de tierra y la arribada forzosa: cláusula 11.1 “*este seguro se inicia desde el momento que las mercaderías dejan la bodega ... continúa durante el curso ordinario del mismo y finaliza, ya sea: 11.1.1. A la entrega en la bodega de los consignatarios... 11.1.2. A la entrega en cualquier otro lugar o bodega de almacenaje... y 11.1.2.1 Para el almacenaje que no sea el curso ordinario de tránsito...*”.

Que, además y reiterando las ideas, la alegación de que el incendio generado en el Puerto Ventanas tendría un origen terrestre y habría ocurrido con

posterioridad al término de la Póliza, por lo que no tendría cobertura en la Póliza, queda desvirtuada por lo pactado entre las partes y de que da cuenta la página 3, del Contrato de Seguro, a saber: *“Tramos Terrestres: Para embarques Marítimos se fija como inicio y termino de cobertura una distancia máxima de 1.000 Kilómetros desde los Puertos de embarque y desembarque. En el caso que el transporte exceda los 1.000 Kilómetros, el Asegurado está obligado a declararlos a la Compañía Aseguradora quien fijara tasas y condiciones”*. En consecuencia, no es efectivo lo que afirman las demandadas en orden a que este riesgo no está cubierto porque el incendio se produjo en el Puerto y no en el mar, pues la Póliza, precisamente, dispone y extiende la cobertura a los tramos terrestres, desde los puertos de embarque y desembarque, y porque, además, como ya se explicó, no es efectivo que esos acontecimientos hayan ocurrido una vez que terminó la cobertura de la Póliza, sino que, todo lo contrario, mientras no se descargara el clinker la Póliza seguía vigente, al menos hasta su vencimiento en el tiempo, esto es, hasta las 12:00 horas del 10 de enero, de 2023, que es otra cosa.

Que, en consecuencia, se rechazará esta excepción de fuerza mayor o caso fortuito y así se declarará en la parte resolutive de esta sentencia.

TRIGÉSIMO PRIMERO: Que en relación con la alegación de las demandadas en orden a que sería inaplicable la cláusula 12, de la Póliza, sobre “Término de Contrato de Transporte”, según la cual, “si debido a circunstancias que escapan al control del asegurado el contrato de transporte termina en un puerto o lugar distinto del de destino citado en él o el tránsito termina por otra causa antes de la entrega de las mercaderías, conforme lo establecido en la cláusula 11 anterior, este seguro terminará a menos que se dé aviso inmediato a los aseguradores y se solicite continuación de la cobertura permaneciendo en tal caso vigente sujeto a una extra prima si fuera requerido por los aseguradores”, se ve este sentenciador en el deber de señalar que dicha cláusula no ha sido invocada

por la demandante -véase, al efecto, el petitum de la demanda-, de manera que no es exigible un pronunciamiento especial sobre esta cuestión toda vez que si tal materia se juzgara se podría incurrir en el vicio de *ultra petita*.

TRIGÉSIMO SEGUNDO: Que la demandante ha interpuesto en su demanda dos acciones de cumplimiento de contrato y de indemnización de perjuicios, la de existencia de arribada forzosa y avería gruesa, y para el evento que esta no sea acogida, la de gastos de reexpedición (petitorio de la demanda). Que, sin embargo, las demandadas han opuesto múltiples “excepciones, alegaciones y defensas” (pág. 3 de la contestación de la demanda), todas para “proceder a su rechazo”, de la demanda, se entiende.

Que, en verdad, las demandadas debieron oponer sus excepciones unas en subsidio de las otras, toda vez que el fundamento de las mismas exige que acogidas unas no deba haber un pronunciamiento sobre las otras, como ocurre con la excepción de inaplicabilidad de “cambio de viaje” y la de inaplicabilidad o improcedencia de “gastos de reexpedición”, que resultan incompatibles con la excepción de “inexistencia de avería gruesa” y la de “inexistencia de arribada forzosa”; en estos casos, la decisión de la primera hace procesalmente innecesaria la decisión de las demás.

Qué, relacionado con lo mismo, la demandante no ha solicitado en su demanda la aplicación de ciertas cláusulas que, no obstante, han sido afirmadas e invocadas por las demandadas para fundar algunas de sus excepciones, por lo cual el árbitro no se pronunciará sobre ellas en la parte resolutive de la sentencia.

Que, de esta manera, la parte resolutive decidirá todas las excepciones que el suscrito considera compatibles, como son la excepción de inexistencia de arribada forzosa, la de inexistencia de avería gruesa, la excepción de caso fortuito o fuerza mayor, la excepción de hechos de terceros y la excepción de inexistencia de daño o pérdida de la carga asegurada. Las otras argumentaciones de la demandada, cuales son la referida a la

inaplicabilidad de la cláusula 12, a la improcedencia e inaplicabilidad de la cláusula 13 y lo mismo de la cláusula 15 de la Póliza, no se resolverán por ser incompatibles con lo resuelto, y en especial, la excepción de inaplicabilidad de la cláusula 15 de la Póliza, porque sólo sería procedente resolverla en el evento en que se rechazara la petición principal (arribada forzosa y su consecuencial avería gruesa), y hubiese que resolver la petición subsidiaria (gastos de reexpedición), lo que no ocurre en esta sentencia.

TRIGÉSIMO TERCERO: Que las demandadas han opuesto también la excepción de improcedencia y de inaplicabilidad de la cláusula 13, de la Póliza, sobre Cambio de Viaje, conforme con la cual “si después de la entrada en vigencia de este seguro se cambiara el destino por el asegurado se mantendrá la cobertura mediante el pago de una prima y condiciones a convenir, sujeto a que sea dado aviso inmediato a los aseguradores”.

Que, sin embargo, como en el caso anterior, la aplicación de la cláusula 13 de la Póliza no ha sido solicitada por la demandante, de manera que no forma parte de la causa de pedir ni menos de la cuestión controvertida, tan solo está planteada en el Informe de Liquidación, de manera que a su respecto no es exigible un pronunciamiento especial. A tal punto es válido lo anterior que si tal cuestión se juzgara incurriría la sentencia en el vicio de *ultra petita*.

TRIGÉSIMO CUARTO: Que la excepción opuesta por las demandadas consistente en considerar los eventos ocurridos como “hechos de terceros no cubiertos por la Póliza, por tratarse de eventos terrestres” acaecidos con posterioridad al término del viaje, por lo cual no quedarían cubiertos por la Póliza (2.11, de la contestación de la demanda), también será rechazada, toda vez que, como se ha dicho, los graves hechos ocurridos, ya tantas veces expuestos, impidieron el cumplimiento completo del transporte y su descarga en el puerto de destino y obligaron finalmente a la nave a continuar un viaje interrumpido y dirigirse a un puerto distinto, manteniéndose

durante todo este tiempo la cobertura del seguro contraído. Quienes hayan sido los autores materiales del incendio, su propagación y la inutilización del puerto, y que estos hechos hayan ocurrido en tierra, no son, en el caso sub lite, elementos relevantes para la Póliza y su cumplimiento, porque la Póliza cubre todo riesgo, incluido el riesgo que tiene lugar en tierra producido por terceros hasta la descarga en la bodega correspondiente (considerandos quinto al décimo primero), por lo que están dentro del ámbito temporal, espacial y conceptual de la cobertura de la Póliza. Si lo son, en cambio, los graves y sucesivos efectos de estos hechos en puerto Ventanas, en las bodegas, en la ubicación de la nave, en las decisiones de la autoridad Marítima y en todas sus otras ulteriores graves consecuencias.

TRIGÉSIMO QUINTO: Que las demandadas han opuesto también la excepción de inexistencia de pérdida o daño a la carga asegurada en la Póliza, sosteniendo la falta de cobertura de la Póliza de Transporte Marítimo de Mercancías por haber terminado el viaje asegurado en Puerto Ventanas, “sin novedad” y sin que la carga transportada sufriera daño ni pérdida alguna a consecuencia de los riesgos de la navegación, de manera que la Póliza no se siniestró en ningún momento durante su vigencia.

Que la excepción referida (2.12, de la contestación de la demanda) debe también rechazarse toda vez que la materia asegurada (48.880 toneladas métricas de Clinker transportadas desde Okke a Ventanas) estuvo siempre asegurada, hasta el Puerto Ventanas y desde este hasta completar su descarga y entrega en el puerto de San Antonio (según la Póliza, “entrega en la bodega de los consignatarios u otra bodega final...”), que no era el puerto original de destino y al que se entró por necesidad determinada por circunstancias extraordinarias expuestas razonadamente en los considerandos precedentes. El viaje de la motonave Soldoy culminó en el puerto de San Antonio porque en el puerto original de destino no se pudo descargar toda la carga, sino solo una parte menor, manteniéndose

conforme con la Póliza el riesgo asegurado y, por ende, el seguro. La carga resultó indemne no porque no haya habido riesgo durante la navegación o durante la vigencia de la Póliza sino porque el riesgo que hubo se enfrentó de manera diligente. En efecto, parte relevante de la materia asegurada aún en la nave fue, primero, protegida del incendio y su propagación a las cintas transportadoras, y después se mantuvo en la motonave a la gira sin certeza acerca de dónde se descargaría, hasta confirmarse San Antonio como único terminal posible, generando los costos que se juzgarán más adelante, pero que son a todas luces una pérdida para el asegurado. Debe entenderse, a esta altura, que la Póliza está siniestrada, que se generó el siniestro y que este conllevó una pérdida, produjo una pérdida; el valor de la mercancía asegurada disminuye cuanto es la pérdida en que se incurre, en este caso, los costos por la arribada forzosa efectuada en interés de la carga y de la nave. Esta realidad, enteramente opuesta a la prevista por los contratantes del transporte y del seguro, y objetivamente adversa a sus legítimos intereses, particularmente a los de la demandante, constituyó el siniestro (los corredores del seguro contratado, señores Echeverría Gaete, declararon que ellos mismos comunicaron la existencia del siniestro a la aseguradora Contemporaria, acta de enero 9, de 2025), comunicado también a las autoridades marítimas y aduaneras, cuyos efectos fueron la arribada forzosa y sus costos, constituidos estos en avería gruesa, verdadera pérdida que justifica el cumplimiento del contrato de seguro.

Que, además, a la luz del contrato, no es relevante la discusión sobre la pérdida o daño a la carga asegurada porque esta, por acuerdo de las partes, expresado claramente en la Póliza, estuvo siempre asegurada, de bodega a bodega. Además, las partes no controvierten sobre la pérdida o daño a la carga sino sobre la efectividad de una arribada forzosa y sus efectos, los costos, por lo que la excepción opuesta por las aseguradoras se rechazará.

TRIGÉSIMO SEXTO: Que las demandadas en su contestación de la demanda opusieron la excepción de improcedencia e inaplicabilidad de la Cláusula 15 de la Póliza, conforme con la cual, “si como resultado del acontecimiento de un riesgo cubierto por este seguro el viaje termina en un puerto lugar distinto de aquel para el cual las mercaderías aseguradas se encuentran cubiertas los aseguradores reembolsarán de cualquier gasto extraordinario apropiado y razonablemente incurrido en la descarga almacenaje y reexpedición de las mercaderías hasta el destino asegurado”, cláusula que no es aplicable a la avería gruesa o a gastos de salvamento y está sujeta a las exclusiones contenida en las anteriores cláusulas 6, 7, 8, 9, y 10 de la Póliza.

Que esta excepción sólo podría resolverse en el evento de rechazarse la petición principal de la demandante, esto es, la declaración de arribada forzosa y de sus consecuencias, la avería gruesa, y haya que resolver la acción subsidiaria interpuesta por la demandante, esto es, que se resolviera la acción por gastos de reexpedición, situación que no ocurre en el caso sub lite, toda vez que conforme con lo resuelto en los considerandos precedentes, ha resultado acogida la petición principal y declarada la arribada forzosa, y así se declarará en la parte resolutive, por lo que es improcedente referirse a esta excepción que se opone contra la acción subsidiaria.

TRIGÉSIMO SEPTIMO: Que se debe también analizar el Informe del Liquidador, de A Plus Ajustadores. En la sección 6, páginas 17 y siguientes, Análisis de Cobertura, tras señalar en “1. Hechos relevantes considerados en el análisis”, describe el incendio en las instalaciones, la ubicación de la nave que realizaba el transporte marítimo, y alude a la orden de la autoridad marítima de desatracar la nave, afirmando que “tanto la nave como su carga no sufrieron daños por causa del incendio que se desarrollaba en las instalaciones del puerto”, y agregando que la nave fue derivada al puerto de San Antonio “donde completó la descarga sin que se registraran pérdidas

físicas”. A su vez, en el número “2. Sobre el cambio de puerto y la vigencia de la cobertura”, se indica que durante el período transcurrido entre la fecha del incendio en instalaciones del puerto Ventanas y la entrega del producto en el nuevo destino determinado por los asegurados, puerto de San Antonio, “se mantuvieron las coberturas contratadas aplicándose el artículo 13, “Cambio de Viaje”. En 3.1 señala el Informe que “no concurriría la cobertura básica de la póliza contratada, descrita en la cláusula 3 del título primero- Riesgos Cubiertos”- de las condiciones generales, “por cuanto el incendio de las instalaciones del puerto no afectó a la mercadería asegurada ni al medio transportador”. Y acto continuo indica que “no concurre la cobertura básica de la póliza contratada descrita en la cláusula 4 del título primero de las condiciones generales que señala: “Este seguro cubre la avería gruesa y los gastos de salvamento ajustados o determinados de acuerdo al contrato de transporte y a la ley y costumbre chilena, incurridos para evitar o prevenir las pérdidas, cualquiera sea su causa, con determinadas excepciones, “toda vez que no existen antecedentes sobre aquello”.

Posteriormente el Informe de Liquidación señala que “no concurre la cobertura básica de la póliza contratada, descrita en la cláusula 15- Gastos de Reexpedición- del título primero de las condiciones generales, porque “Esta cláusula, que no es aplicable a avería gruesa o gastos de salvamento, estará sujeta a las exclusiones contenidas en las anteriores cláusulas 6, 7, 8, 9 y 10” y no incluye gastos que se originen por ciertas condiciones del asegurado. Sostiene el Informe de Liquidación que “para que concurra la responsabilidad del asegurador, el cambio de viaje a un puerto distinto al originalmente señalado en la póliza, debe ser, necesariamente, el resultado del acaecimiento de un riesgo cubierto por este seguro, situación que no concurre en este caso, ya que el evento que obliga el cambio de destino final, es la imposibilidad del Puerto Ventanas y de los señores Cementos Melón, para recibir la carga en los términos programados, como consecuencia de un siniestro que afectó a sus instalaciones, y no a la materia asegurada, que

corresponde a la mercancía descrita en la póliza; tampoco al medio transportador mientras dicha carga estaba en este”. Afirma también el citado Informe, que “el incendio de las instalaciones de tierra, no causó pérdidas del tipo cubiertas por la póliza, siendo la causa real del cambio de destino y, por ende, de los costos extraordinarios por reexpedición de la carga, el impedimento de acceso al puerto y las bodegas del destino final, situación que financieramente afectaría a la empresa asegurada”.

Que es manifiesto que la calificación de los hechos realizada por los liquidadores y sus conclusiones, difieren sustancialmente de las que el árbitro que suscribe ha considerado precedentemente, conforme con el mérito del proceso y la interpretación y aplicación de las reglas de Derecho y contractuales pertinentes.

Que, en concreto y conforme se ha razonado sobre los hechos y el derecho, el árbitro que suscribe tiene la convicción de que el incendio de Puerto Ventanas y su inoperatividad posterior, provocan el siniestro que enfrentado razonablemente culmina con la arribada forzosa y la constitución de sus gastos en avería gruesa, todas cuestiones de hecho acreditadas que generan los efectos de derecho declarados. La Póliza otorga a las aseguradas una cobertura amplia, para todo riesgo, que se mantiene hasta la completa descarga en San Antonio. Como se ha explicado latamente en los considerandos precedentes, un conjunto de obstáculos graves (incendio que se extiende, orden de salir a la gira, inutilización del puerto), generaron un riesgo a tal punto serio -un evento dañoso que puede causar pérdidas de la cosa asegurada considerado en el contrato, conforme con el artículo 513, del Código de Comercio- que fue causa del siniestro y sus efectos económicos, es decir, de la necesidad de abandonar la faena comenzada en Ventanas, salir a la gira, verse impedidos de volver a Ventanas y entrar necesariamente a San Antonio, incurriendo en los gastos que se han acreditado en autos, todo lo cual representa un largo proceso, no un mero

“cambio de viaje”, ocurrido íntegramente bajo la vigencia de la Póliza de Seguro correspondiente y con una cobertura de Transporte Marítimo Todo Riesgo para daños a la Carga, Cláusula A.

Que, consecuentemente, y entendiendo que el Informe de Liquidación debe ser valorado, sea que se lo considere un documento oficial o una presunción judicial, este sentenciador no reconocerá mérito alguno a sus aseveraciones por ser estas directamente contrarias con otras pruebas, la documental que probó la cobertura de la Póliza y sus efectos, optando por esta última, que cree más conformes con la verdad, siguiendo la regla del artículo 428, del Código de Procedimiento Civil, en cuanto son estas de mayor contundencia, más directas y relacionadas con todos los hechos sustanciales acreditados en estos autos.

Que, por otro lado, declaró también como testigo en estos autos don Juan Carlos Morales Morandé, según acta de 27 de enero de 2025, quien elaboró y suscribió el Informe de Liquidación, quien se refiere al incendio, que percibió a través de los medios de comunicación, al contrato de seguro, a los gastos de reexpedición y al informe de liquidación, señalando esencialmente sobre el caso que “el siniestro es daño a la materia asegurada y no lo hay”, que “el incendio se produce en instalaciones no aseguradas” y “que no hubo riesgo de la mercadería”; también alude el testigo al sentido del viento y a su influencia en el curso del incendio y a su eventual afectación a la nave, a la distancia de la nave del muelle y el efecto de esto ante el incendio; señala que el asegurado debió actuar como un diligente padre de familia , “pero que no podía hacer nada, porque estaba imposibilitado de hacerlo”, que quien debía actuar era el capitán , pero que este no tomó decisiones para sacar la nave del incendio, caso en el cual habría habido una avería gruesa, se refiere a la cláusula 11 de la Póliza y al concepto de reexpedición; reconoce que la Póliza contiene la cláusula sobre cobertura “de bodega a bodega” .

Que la declaración del testigo Morales Morandé es amplia y variada, y esencialmente refiere hechos relevantes, como todos los relativos al incendio y sus circunstancias, que son básicamente coherentes con aquellos que se han establecido en los autos- cómo ocurrió, qué hizo la autoridad, qué pasó con la motonave Soldoy- por lo cual, conforme con el artículo 384, N° 2, se le considerará como una prueba más de tales hechos, es un testigo más, conteste, respecto de la ocurrencia de esos hechos. Sin embargo, la declaración del testigo Morales contiene también apreciaciones jurídicas y calificaciones de derecho sobre los hechos, sobre la avería gruesa, la reexpedición, el puerto de destino, el sentido de las cláusulas de la Póliza, explicando y refiriendo puntos del Informe de Liquidación, y en esta parte, su declaración no debe ser considerada como prueba de testigos ni valorada, porque hacerlo importaría contrariar el concepto mismo de prueba de testigos.

TRIGÉSIMO OCTAVO: Que, corresponde ahora resolver acerca de los efectos de la arribada forzosa ya establecida y acerca de si aplicar o no a los hechos, el artículo 1127, del Código de Comercio. Como se señaló en el considerando vigésimo quinto, los gastos de la arribada forzosa constituyen avería gruesa en el caso en que ella se ha efectuado en interés de la nave y de su carga y tal es lo que ha ocurrido en este caso. A juicio del árbitro que suscribe, y conforme con el mérito del proceso, la Motonave Soldoy debió dirigirse a otro puerto, uno distinto al de término, porque en este ocurrieron hechos insalvables que le obligaron salir a la gira y posterior y finalmente, cambiar el destino “de término”, todos hechos no queridos y ajenos a la asegurada, extraordinarios, que configuran la arribada forzosa, y que al mismo tiempo o conjuntamente constituyen, en este caso y objetivamente, conductas y decisiones adoptadas y ejecutadas por necesidad y en interés común de la nave y de la carga. Como se ha venido considerando precedentemente, es inconcuso que el cambio de destino se explica por una necesidad, necesidad que en el caso sub lite no es solo de la nave ni solo de

la carga ni menos de un tercero. Con esta arribada forzosa, desde luego, se impidió que la nave y la carga sufrieran los efectos del incendio del puerto de destino; finalmente la arribada a otro puerto se decidió tras el colapso del puerto. Además, cabe pensar que, de buena fe, se buscó con ella, en sentido positivo, cumplir un contrato de seguro de transporte marítimo para liberar la nave y permitir nuevos viajes, nuevos contratos y transportes, y se protegió la carga porque lo natural es que fuere descargada, no que se mantuviera en la nave y soportara el riesgo de la navegación.

Qué, consecuentemente, debe declararse que en este caso, por aplicación del artículo 1127, del Código de Comercio, los gastos de la arribada forzosa ya constatada y declarada, conforman o configuran avería gruesa, porque la referida arribada forzosa, ya reconocida y declarada, se efectuó en interés común de la nave y de la carga. Esto es lo que prescribe el artículo 1127, del Código de Comercio, dispuesto a continuación de la descripción que consagra la arribada forzosa, que el mérito del proceso y los razonamientos realizados precedentemente aconsejan aplicar al caso sub lite.

TRIGÉSIMO NOVENO: Que, respecto de los gastos derivados de esta arribada forzosa, que constituyen avería gruesa, la Póliza que regula las relaciones entre las partes señala, en su cláusula 4, titulada Avería Gruesa, que *“Este seguro cubre la avería gruesa y los gastos de salvamento ajustados o determinados de acuerdo al contrato de transporte y, o, a la ley y costumbre chilena, incurridos para evitar o prevenir las pérdidas, cualquiera sea su causa, excepto aquellas incluidas en las cláusulas 6, 7, 8, 9 y 10 de este seguro”*.

Que, entonces, debe analizarse en esta parte qué avería gruesa es la que cubre el seguro vigente entre las partes. Desde luego, la citada cláusula 4 de la Póliza es amplia, genérica, señalando directa y categóricamente, que el seguro cubre la avería gruesa. Así, cubre la avería gruesa descrita en el párrafo 3, De la avería gruesa o común, del Título IV, del Libro III, del Código

de Comercio y en las secciones que le siguen, que no es la que corresponde aplicar en este caso, pero también es razonable entender que cubre la avería gruesa que se constituye respecto de los gastos de una arribada forzosa efectuada en interés común de la nave y la carga, a la que se refiere el artículo 1226 del Código recién citado. Toda hipótesis de avería gruesa queda amparada por la Póliza de que se trata, toda vez que la cláusula pertinente no excluye ninguna de sus expresiones ni las restringe ni distingue. Interpretada la Póliza, conforme con el artículo 1560, del Código Civil, y entendida la regla mercantil, conforme con los artículos 19 y 20 del Código Civil, no se puede arribar a una conclusión distinta.

Que de esta manera, la Póliza ordena cubrir los gastos que constituyen avería gruesa, *excepto aquellos incluidos en las cláusulas 6, 7, 8, 9 y 10 de la Póliza, que se refieren a las exclusiones generales, exclusión por contaminación radiactiva, exclusión por innavegabilidad o ineptitud, exclusión por guerra y exclusión por huelga, que no son relevantes en estos autos.*

CUADRAGÉSIMO: Que en lo relativo a los gastos que reclama la demandante, pide en la demanda que se condene a las demandadas a pagar solidariamente, y en subsidio un 77% a Contemporanea y un 23% a FID, la suma de \$1.346.513.046, a título de indemnización de perjuicios, más los intereses corrientes para operaciones no reajustables que se devenguen desde la fecha en que debió pagarse la indemnización, conforme con lo dispuesto en el artículo 1559, N° 2, del Código Civil o, en subsidio, al reajuste del mismo monto a partir de la fecha anteriormente señalada, más los intereses corrientes para operaciones reajustables y las costas devengadas en el presente juicio. Agrega que dicho monto devengará el impuesto al valor agregado dependiendo del tratamiento tributario que corresponda hacer conforme lo resuelva el suscrito.

Que lo primero que es necesario considerar es que una parte de la carga de Clinker fue descargada desde la Motonave Soldoy en Puerto Ventanas, correspondiendo esta descarga a 18.440,02 toneladas métricas. Esto consta de los documentos aportados por la demandante en su escrito presentado el 2 de enero, de 2025, signado 19, 20 y 21, que en particular se refieren a lo siguiente: 19. Certificado de Medición de Descarga “Draught Survey Certificate” Nro. VAP2212-2596, emitido por ALS Inspection Chile SpA. con fecha 6 de enero de 2023, que da cuenta de la descarga de un total de 18.440,02 toneladas métricas de clinker a granel desde la MN Soldoy, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 029 - Draught Survey PUERTO VENTANAS de ALS”; 20.- Reporte de Descarga de la MN Soldoy, que da cuenta de la descarga entre los días 20 y 23 de diciembre de 2022, y de la suspensión de la descarga el día 22 de diciembre a las 10:55 hrs. debido al Ordinario 12.000/418/VRS de la Capitanía de Puerto de Quintero indicando como motivo “Strong Wind”, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 030.- Discharge Report Mv. SOLDROY”; y 21.- Documento “Statement of Facts” emitido por Puerto Ventanas S.A. que indica todos los hitos del trabajo diario de descarga entre el arribo de la MN Soldoy al Puerto de ventanas el 16 de diciembre de 2022, hasta el 23 de diciembre del mismo año con la declaración de puerto cerrado, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 031.- STATEMENT OF FACTS PUERTO VENTANAS S.A”.

Que, a su vez, la cantidad de Clinker descargado en el Puerto de San Antonio consta de varios documentos que fueron aportados por la demandante en su escrito presentado el 2 de enero, de 2025, signados 23 (CTR 023) al 39 (CTR 049). Estos documentos, en su mayoría constituyen resúmenes de descarga que se efectuaron en diversos días y a distintas horas, lo que en su totalidad permite concluir que entre el 6 de enero y el 12 de enero, ambos de 2022, en el Puerto de San Antonio se descargaron 28.518,18 toneladas métricas de Clinker. Esos documentos en particular son los siguientes: “24.-

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

Resumen de Descarga N° 1 de la MN Soldoy en el Puerto de San Antonio, emitido por DP World San Antonio, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 034.- Resumen descarga N°1 MN SOLDYOY 1ER TURNO 06-01-2023”. 25.- Resumen de Descarga N° 2 de la MN Soldoy en el Puerto de San Antonio, emitido por DP World San Antonio, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 035.- Resumen descarga N°2 MN SOLDYOY 2DO TURNO 06-01-2023”. 26.- Resumen de Descarga N° 3 de la MN Soldoy en el Puerto de San Antonio, emitido por DP World San Antonio, documento que se individualiza con la 4 denominación especial “CTR - 036.- Resumen descarga N°3 MN SOLDYOY 3ER TURNO 07-01-2023”. 27.- Resumen de Descarga N° 4 de la MN Soldoy en el Puerto de San Antonio, emitido por DP World San Antonio, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 037.- Resumen descarga N°4 MN SOLDYOY 1ER TURNO 07-01-2023”. 28.- Resumen de Descarga N° 5 de la MN Soldoy en el Puerto de San Antonio, emitido por DP World San Antonio, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 038.- Resumen descarga N°5 MN SOLDYOY 2do TURNO 07-01-2023”. 29.- Resumen de Descarga N° 6 de la MN Soldoy en el Puerto de San Antonio, emitido por DP World San Antonio, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 039.- Resumen descarga N°6 MN SOLDYOY 3ER TURNO 07-01-2023”. 30.- Resumen de Descarga N° 7 de la MN Soldoy en el Puerto de San Antonio, emitido por DP World San Antonio, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 040.- Resumen descarga N°7 MN SOLDYOY 1ER TURNO 08-01-2023”. 31.- Resumen de Descarga N° 8 de la MN Soldoy en el Puerto de San Antonio, emitido por DP World San Antonio, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 041.- Resumen descarga N°8 MN SOLDYOY 2DO TURNO 08-01-2023”. 32.- Resumen de Descarga N° 9 de la MN Soldoy en el Puerto de San Antonio, emitido por DP World San Antonio, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 042.- Resumen descarga

N°9 MN SOLDYOY 3ER TURNO 08-01-2023”. 33.- Resumen de Descarga N° 10 de la MN Soldoy en el Puerto de San Antonio, emitido por DP World San Antonio, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 043.- Resumen descarga N°10 MN SOLDYOY 1ER TURNO 09-01-2023”. 34.- Resumen de Descarga N° 11 de la MN Soldoy en el Puerto de San Antonio, emitido por DP World San Antonio, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 044.- Resumen descarga N°11 MN SOLDYOY 2DO TURNO 09-01-2023”. 35.- Resumen de Descarga N° 12 de la MN Soldoy en el Puerto de San Antonio, emitido por DP World San Antonio, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 045.- Resumen descarga N°12 MN SOLDYOY 3er TURNO 09-01-2023”. 36.- Resumen de Descarga N° 13 de la MN Soldoy en el Puerto de San Antonio, emitido por DP World San Antonio, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 046.- Resumen descarga N°13 MN SOLDYOY 1ER TURNO 10-01-2023”. 37.- Resumen de Descarga N° 14 de la MN Soldoy en el Puerto de San Antonio, emitido por DP World San Antonio, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 047.- Resumen descarga N°14 MN SOLDYOY 2DO TURNO 10-01-2023”. 38.- Resumen de Descarga N° 15 de la MN Soldoy en el Puerto de San Antonio, emitido por DP World San Antonio, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 048.- Resumen descarga N°15 MN SOLDYOY 2DO TURNO 12-01-2023”.

Que con respecto a la naturaleza de los gastos y a su cuantía es necesario analizar la prueba rendida en autos; respecto de los gastos de que se trata se aportó prueba documental y se solicitó y ordenó un informe pericial.

Que la parte demandante aportó variada prueba documental respecto de los gastos en que incurrió tras el siniestro y con ocasión de la arribada forzosa, en particular, los documentos aportados en su escrito presentado el 6 de enero, de 2025, en el cual acompañó 49 documentos, signados desde el 1 (CTR 053) al 49 (CTR 101) y que se refieren a lo siguiente: “1.- Factura N°

20628 de ALS Inspection Chile SpA a Cementos Transex Limitada de fecha 18 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 053.- Factura ALS Inspection 20628- medición inicial y final MN Soldoy". 2.- Comprobante de pago de factura señalada en el número anterior, efectuado por Agencia de Aduanas Edmundo Browne, de fecha 14 de marzo de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 054.- Comprobante Als Inspection Chile SPA". 3.- Orden de compra 5709 de Cementos Transex Limitada a DP World San Antonio S.A., de fecha 23 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 055.- Orden de Compra 5709 DP World San Antonio". 4.- Factura N° 366403 de DP World san Antonio S.A. a Cementos Transex Limitada de fecha 13 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 056.- Factura DP Wolrd 366403- Servicio de porteo (arriendo de equipos)". 5.- Orden de compra 5712 de Cementos Transex Limitada a DP World San Antonio S.A., de fecha 19 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 057.- Orden de Compra 5712 Dp World San Antonio". 6.- Factura N° 366402 de DP World San Antonio S.A. a Cementos Transex Limitada de fecha 13 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 058.- Factura DP Wolrd 366402 - Servicio de porteo (uso de muelle)". 7.- Copia de nómina de pago del Banco de Chile de fecha 27 de febrero de 2023, efectuados por Cementos Transex Limitada, con copia del cheque de pago y las facturas emitidas por DP World San Antonio que se pagan en la correspondiente nómina, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 059.- Comprobante DP World San Antonio". 8.- Orden de compra 5711 de Cementos Transex Limitada a Sociedad de Inversiones Transportes y movimientos de tierra Hott Gacitúa SpA, de fecha 23 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 060.- Orden de Compra 5711 Sociedad Gacitúa- Arriendo de cargador frontal". 9.- Factura N° 818

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

de Sociedad de Inversiones Transportes y movimientos de tierra Hott Gacitúa SpA a Cementos Transex Limitada de fecha 17 de febrero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 061.- Factura Sociedad Gacitúa 818 - Arriendo de cargador frontal”. 10.- Copia de nómina de pago del Banco de Chile de fecha 16 de marzo de 2023, efectuados por Cementos Transex Limitada, con copia de autorización de nómina y las facturas que se pagan en la correspondiente nómina, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 062.- Comprobante Sociedad Gacitúa”. 11.- Comprobantes adicionales de nómina de pago del Banco de Chile de fecha 16 de marzo de 2023, efectuados por Cementos Transex Limitada, con copia de autorización de nómina y las facturas que se pagan en la correspondiente nómina, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 063.- Comprobantes adicionales Sociedad Gacitúa”. 12.- Factura N° 2047 de Tech Marine Logistics SpA a Cementos Transex Limitada de fecha 20 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 064.- Factura Tech Marine 2047 - Arriendo de generador (para tolvas y palas)”. 13.- Copia de nómina de pago del Banco de Chile de fecha 28 de febrero de 2023, efectuados por Cementos Transex Limitada, con copia de autorización de nómina y las facturas que se pagan en la correspondiente nómina, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 065.- Comprobante Tech-Marine and Logistics”. 14.- Orden de compra 5694 de Cementos Transex Limitada a Tech Marine Logistics SpA, de fecha 5 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 066.- Orden de Compra 5694 TechMarine Logistic - Arriendo generador (para tolvas y palas)”. 15.- Orden de compra 5805 de Cementos Transex Limitada a Unace Chile S.A., de fecha 14 de febrero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 067.- Orden de Compra 5805 UNACEM - Bodegaje, arriendo tolvas, carga de camiones”. 16.- Factura N° 107492 de Unacen Chile S.A. a Cementos

Transex Limitada de fecha 28 de febrero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 068.- Factura UNACEM 107492 - Bodegaje, arriendo tolvas, carga de camiones". 17.- Copia de nómina de pago del Banco de Chile de fecha 19 de abril de 2023, efectuados por Cementos Transex Limitada, con copia de autorización de 3 nómina y las facturas que se pagan en la correspondiente nómina, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 069.- Comprobante UNACEM". 18.- Factura N° 80 de Transfa SpA. a Cementos Transex Limitada de fecha 17 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 070.- Factura TRANSFA 80 - Transporte Unacem-Transex" 19.- Comprobante de depósito en cuenta corriente correspondiente a la factura señalada en el número anterior, pago que fue realizado al factoring ACF Capital S.A., atendido que la factura fue cedida por su emisora, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 071.- Comprobante Transfa 2". 20.- Factura N° 79 de Transfa SpA. a Cementos Transex Limitada de fecha 12 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 072.- Factura TRANSFA 79 - Transporte Unacem-Transex". 21.- Comprobante de depósito en cuenta corriente correspondiente a la factura señalada en el número anterior y que contiene copia de la factura que se paga, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 073.- Comprobante Transfa 1". 22.- Factura N° 202 de Transportes y Comercializadora Daniel Andrés Rosales Zúniga Empresa Individual a Cementos Transex Limitada de fecha 27 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 074.- Factura Transportes Rosales 202 - Transporte Unacem - Transex". 23.- Copia de nómina de pago del Banco de Chile de fecha 28 de febrero de 2023, efectuados por Cementos Transex Limitada, con copia de autorización de nómina y las facturas que se pagan en la correspondiente nómina, documento que se individualiza con la denominación especial "CTR - 075.-

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

Comprobante Transportes Daniel Rosales”. 24.- Factura N° 755 de Vinko Andrés Becerra Palacios a Cementos Transex Limitada de fecha 9 de febrero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 076.- Factura Vinko Becerra 755 - Transporte Unacem a Transex”. 25.- Copia de nómina de pagos del Banco de Chile de fecha 16 de marzo de 2023, efectuados por Cementos Transex Limitada, con copia de autorización de nómina y las facturas que se pagan en la correspondiente nómina, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 077.- Comprobante Vinko Becerra 2”. 26.- Factura N° 762 de Vinko Andrés Becerra Palacios a Cementos Transex Limitada de fecha 14 de marzo de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 078.- Factura Vinko Becerra 762 - Transporte Unacem a Transex”. 4 27.- Copia de nómina de pago del Banco de Chile de fecha 11 de abril de 2023, efectuados por Cementos Transex Limitada, con copia de autorización de nómina y las facturas que se pagan en la correspondiente nómina, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 079.- Comprobante Vinko Becerra ”. 28.- Factura N° 56374 de COSEDUCAM S.A. a Cementos Transex Limitada de fecha 28 de febrero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 080.- Factura COSEDUCAM 56374 - Transporte Unacem a Transex”. 29.- Copia de nómina de pago del Banco de Chile de fecha 29 de marzo de 2023, efectuados por Cementos Transex Limitada, con copia de autorización de nómina y las facturas que se pagan en la correspondiente nómina, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 081.- Comprobante COSEDUCAM”. 30.- Factura N° 908631 de Agencia de Aduanas Browne a Cementos Transex Limitada de fecha 26 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 082.- Factura Agencia Aduana Browne 908631”. 31.- Comprobante de pago con cheque de fecha 25 de enero de 2023, efectuados por Cementos Transex Limitada, con copia de provisión de fondos y de las facturas que se pagan

en la correspondiente nómina, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 083.- Comprobante remesa Agencia Aduana Browne 908631”. 32.- Copia detalle de cheque 3709, pagado a Tesorería General de la República con fecha 23 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 084.- Cheque 3709 a TGR (impuesto aduanero)”. 33.- Factura N° 908632 de Agencia de Aduanas Browne a Cementos Transex Limitada de fecha 24 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 085.- Factura Agencia Aduana Browne 908632”. 34.- Comprobante de pago con cheque de fecha 25 de enero de 2023, efectuados por Cementos Transex Limitada, con copia de provisión de fondos y de las facturas que se pagan en la correspondiente nómina, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 086.- Comprobante remesa Agencia Aduana Browne 908632”. 35.- Copia detalle de cheque 3710, pagado a Tesorería General de la República con fecha 23 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 087.- Cheque 3710 a TGR (impuesto aduanero)”. 36.- Planilla “Laytime Calculation” de la MN Soldoy, emitido por International Materials a Transex S.A., que abarca el período entre el 17 de diciembre de 5 2022 al 13 de enero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 088.- Planilla Laytime Calculation MN Soldoy - International Materials” 37.- Factura Invoice #INV3094, de fecha 17 de febrero de 2023, emitida por International Materials, LLC a Transex S.A., que indica como glosa glosa "Storage / Vessel deviation costs", documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 089.- Factura INV-13094 International Materials, glosa "Storage / Vessel deviation costs". 38.- Set de documentos compuesto por la Factura Invoice #INV3094 señalada en el número anterior, y adicionalmente un total de 10 comprobantes de remesas de divisa y swifts correspondientes a cada uno de los vencimientos o cuotas señalados en la misma Factura Invoice #INV3094, todos ellos abonados por Cementos

Transex Limitada, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 090.- Factura INV-13094 y 10 comprobantes consecutivos de remesa de divisas y swift para cada cuota”. 39.- Planilla excel correspondiente al cálculo y sumatoria de costos asociados al desembargo de clinker en el puerto de San Antonio, de acuerdo a los comprobantes acompañados en los números anteriores, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 091.- Planilla operaciones Soldoy-Ventanas-san Antonio”. Atendido que este documento corresponde a un formato XLSX y no a un PDF, este documento se acompaña en un soporte pendrive, con una copia para el tribunal y la contraparte, conforme indican las bases del procedimiento. 40.- Formulario de Declaración de Ingreso del Servicio Nacional de Aduanas, número 1674728. correspondiente a importación de clinker a granel, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 092.- Declaración de Ingreso Aduana - DIN I-1674728”. 41.- Formulario de Declaración de Ingreso del Servicio Nacional de Aduanas, número 1682165, correspondiente a importación de clinker a granel, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 093.- Declaración de Ingreso Aduana - DIN I-1682165”. 42.- Orden de compra 5782 de Cementos Transex Limitada a Transfa SpA, de fecha 16 de febrero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 094.- Orden de compra 5782 a TRANSFA SPA”. 43.- Factura N° 85 de Transfa SpA. a Cementos Transex Limitada de fecha 20 de febrero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 095.- Factura Transfa N° 85”. 44.- Certificado emitido por el Servicio de Impuestos Internos, de cesión de la factura N° 85 de Transfa SpA al factoring ACF Capital S.A. con fecha 20 de febrero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 096.- Certificado SII de cesión de factura 85 de TRANSFA”. 6 45.- Factura N° 86 de Transfa SpA. a Cementos Transex Limitada de fecha 20 de febrero de 2023, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 095.- Factura Transfa

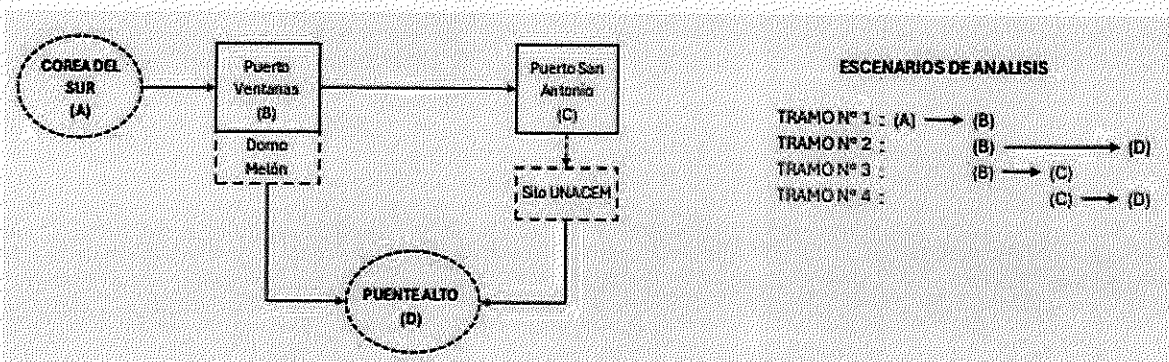
Nº 86”. 46.- Nómina de pagos efectuada por Cementos Transex Limitada, en donde aparece el pago a ACF Capital S.A., del importe de la factura nº 85 de Transex SpA cedida a ese factoring, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 098.- Nómina de pagos Factura 85 a ACF Capital”. 47.- Comprobante de movimiento del Banco de Chile, en donde se deja constancia del pago efectuado con fecha 15 de marzo de 2023 de la nómina de pagos completa señalada en el número anterior, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 099.- Cartola pago nómina a ACF Factura 85 de TRANSFA”. 48.- Nómina de pagos efectuada por Cementos Transex Limitada, en donde aparece el pago a Transfa SpA. (segunda página), del importe de la factura nº 86 de ese emisor, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 100.- Nómina de pagos Factura 86 a Transfa”. 49.- Comprobante de movimiento del Banco de Chile, en donde se deja constancia del pago efectuado con fecha 15 de marzo de 2023 de la nómina de pagos completa señalada en el número anterior, documento que se individualiza con la denominación especial “CTR - 101.- Cartola pago nómina a Transfa Factura 86”.

Que todos estos documentos, íntegramente leídos y valorados por el árbitro que suscribe, fueron también considerados por el perito designado en autos quien elaboró en relación con ellos un informe pericial. Según consta del acta de audiencia de reconocimiento que tuvo lugar el 6 de mayo de 2025, el objeto del informe pericial fue elaborar un estudio técnico contable sobre los daños o perjuicios o gastos reclamados por la parte demandante, la naturaleza y monto de esos daños, perjuicios o gastos y las causas de éstos. Además, se indicó que con relación a la expresión “y las causas de éstos”, el 28 de abril 2025 se resolvió que estas estaban circunscritas exclusivamente a las razones de los gastos reclamados por la parte demandante y, por lo tanto, excluyen las consideraciones técnicas del incendio ocurrido en el Puerto Ventanas y las circunstancias y razones asociadas a dicho evento. Además, se estableció un plazo para elaborar la pericia, el honorario del

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

perito y, a petición de la demandante, se dejó constancia que los documentos desde CTR 053 al CTR 101 están vinculados directamente a daños, perjuicios o gastos reclamados.

Que el perito, en su Informe, página 33, expresa sus conclusiones indicando que “recurriendo al esquema de análisis planteado en la sinopsis del anexo N° 2, se indica que los tramos de transporte afectados son destacados con flechas color rojo y corresponden a los transportes desde Puerto Ventanas a Puerto San Antonio (tramo N° 3) y posteriormente desde Puerto San Antonio a Puente Alto (tramo N° 4).



Dado lo anterior, se indica que el costo total del tramo N° 3 que involucra los conceptos de costo de almacenamiento y desviación de nave desde Puerto Ventanas a Puerto San Antonio, de la nave Soldoy, totalizan \$ 665.481.831 o USD 803.544,71 considerando valor del dólar observado de las fechas del Swift de transferencia de las cuotas pactadas con el proveedor. De igual forma, se indica que el costo total del tramo N° 4 que involucra los conceptos de estadía en Puerto San Antonio, movimiento de carga en Puerto de San Antonio y desde ese mismo hasta Puente Alto, totalizan \$682.177.548 o USD 860.598,40 considerando valor del dólar observado de las fechas de pago de facturas indicadas principalmente en documentos bancarios. Lo anterior es resumido en el siguiente cuadro:”

Tramo		Concepto	Costo Neto de Iva		Nota
N° 3	(B) → (C)	Gastos de Aduana			
		Transporte Naviero	802.946,23 USD	665.481.831 \$	Almacenamiento y desvío de nave
		Gasto Bancario	598,48 USD	494.802 \$	Gasto transferencia bancaria
N° 4	(C)	Gastos de Aduana	89.901,00 USD	176.350 \$	Gestión
		Inspección	1.050,00 USD	863.436 \$	Inspección Lectura Catados
		Gestión Puerto	319.395,40 USD	262.645.228 \$	Espera nave y equipos asociados descarga
(C) → (D)		Carga y Transporte	450.252,00 USD	418.492.534 \$	Carga y transporte
Sub total N° 3			803.544,71 USD	665.976.633 \$	
Sub Total N° 4			860.598,40 USD	682.177.548 \$	
TOTAL			1.664.143,11 USD	1.348.154.181 \$	

Que de lo informado por el perito, el total de daños y mayores costos ascienden a la cantidad de \$1.348.154.181.- que es levemente superior a la cantidad que había solicitado la demandante en su demanda, la cual ascendía a \$1.346.513.046.-

Que, asimismo, la lectura y análisis del informe de peritos refleja claramente un trabajo técnico completo, en el que los conceptos utilizados -tramos de transportes afectos, tramos que provocan pérdidas o mayores costos y resultados finales, entre otros- y las cifras y operaciones efectuadas son perfectamente congruentes con los documentos aportados (facturas, guías de despacho, comprobantes de desembolso y pagos de diversos créditos hechos por Transex). En suma, el perito realizó el trabajo para el cual fue requerido, ordenó y definió datos, cifras y resultados precisos a los que el árbitro se sujetará en su decisión porque así lo indican las reglas de la sana crítica con las que debe apreciárselo. En efecto, lo definido por el perito es perfectamente racional, en cuanto realiza sus operaciones técnicas respecto de los antecedentes aportados y que constan en autos, tales operaciones son las necesarias para arribar a los resultados que expuso y entre los datos acompañados y dichos resultados hay plena congruencia, aportando claridad y definición suficiente sobre su objeto esencial, que fue realizar un estudio técnico contable sobre los daños o perjuicios o gastos reclamados por la parte demandante en relación con la arribada forzosa alegada.

Además, ninguna objeción ni reproche merece este peritaje, por lo que se lo

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

considerará como base cierta para resolver la pretensión de las demandantes.

Que, finalmente, en relación con los hechos ocurridos y sobre los gastos reclamados, debe traerse a colación la declaración de la testigo Macarena Posada Alé, según acta de 9 de enero de 2025, quien declara a los puntos 2 y 7 de prueba y señala aspectos del incendio ocurrido en puerto Ventanas, la afectación de las cintas transportadoras y la información pública dada sobre el mismo hecho; reconoce que “no tenían puerto”, que hubo negociaciones con Melón, que “cerraron con Melón un contrato de 5 años”, que la descarga en otro puerto “los obligó a hacer todo de nuevo”, que hubo daños vinculados al cambio de puerto de descarga y menciona montos aproximados concordantes con las cifras antes indicadas y definidas por el perito Salinas.

También sobre este punto 7 de prueba declaró la testigo Gabriela Retamal Ortiz, según el acta de 10 de enero de 2025, en la que reconoce los gastos establecidos en este considerando, refiriéndose a las facturas pagadas, los costos logísticos del traslado a San Antonio, los servicios de porteo y grúas, el arriendo de tolvas, encarpe y des encarpe, uso de muelles y de cargadores frontales, todos gastos que se corresponden con los que el perito Salinas consideró y sumó para determinar los gastos finales reclamados.

Que ambas declaraciones de testigos aportan información útil, que este árbitro se permite calificar de complementaria o adicional a la prueba de documentos y pericial que se ha presentado, y valorado precedentemente. Se trata, en suma, de testigos contestes, que se refieren directa o indirectamente al incendio de puerto Ventanas y a sus circunstancias, a que hubo gastos y que indican las materias concretas sobre las que recayeron, que reúnen las exigencias del artículo 384, N° 2, del Código de Procedimiento Civil, por lo que se les dará pleno valor, entendiendo que

confirman y ratifican lo que la señalada prueba documental y pericial demostró con mayor precisión y certeza.

Que en relación con lo anterior, se ha discutido en autos el cobro por mantención de la carga en la nave, que fue originalmente calificado como “demurrage” en su informe de costos, de 15 de febrero de 2023, (página 886 del expediente electrónico), pero que fue rectificada como almacenaje de clinker (p. 532 del expediente). La factura correspondiente fue descartada por la empresa liquidadora A Plus.

Que sobre este punto y considerando la declaración de arribada forzosa, lo cierto es que la carga estuvo en la nave mientras esta se mantuvo a la gira y hasta que fue descargada en San Antonio, de manera que lo razonable es aplicar a esta materia el concepto de bodegaje. Mirado el punto desde la buena fe de quienes actuaron y por lo mismo, en la perspectiva de la ejecución del contrato de transporte marítimo, lo que ocurrió fue un bodegaje, la carga se mantuvo en la nave y generó un costo que razonablemente se identifica con el bodegaje. Así, este costo no tiene como causa la demora sino todas las circunstancias explicadas precedentemente en orden a la entrada necesaria a un puerto distinto al de destino, por lo que, calificado de buena fe, forma parte de los gastos que constituyen la avería gruesa.

CUADRAGÉSIMO PRIMERO: Que habiéndose declarado la arribada forzosa de la motonave Soldoy y correspondiendo estos gastos referidos a los que constituyen la respectiva avería gruesa, este tribunal condenará a las demandadas a pagar la cantidad solicitada por la demandante, esto es, la suma de \$1.346.513.046.- (mil trescientos cuarenta y seis millones quinientos trece mil cuarenta y seis pesos), considerando también que estos gastos corresponden en su origen y cantidad a lo determinado por el perito designado en estos autos, sobre la base de los documentos aportados por la demandante.

CUADRAGÉSIMO SEGUNDO: Que los considerandos precedentes contienen razonamientos que descansan, también, en la aplicación a la decisión de la cuestión controvertida, de los artículos 1545 y 1546, del Código Civil. El primero, en cuanto prescribe que “Todo contrato legalmente celebrado es una ley para los contratantes y no puede ser invalidado sino por su consentimiento mutuo o por causas legales”, que ha obligado a este sentenciador, primeramente, a considerar válido el contrato de seguro celebrado por las partes, documentado a través de la Póliza N°086991 emitida el 25 de noviembre de 2022 por Contemporanea Cia. de Seguros Generales S.A., toda vez que el mismo no ha sido objeto de ninguna pretensión de invalidación, y, en segundo lugar, a resolver la cuestión controvertida conforme con todas y cada una de sus cláusulas, de su contenido y de sus efectos, las que constituyen la ley del contrato de que se trata. Ha tenido también en cuenta el suscrito, el segundo de los artículos citados, en cuanto prescribe que “Los contratos deben ejecutarse de buena fe y por consiguiente obligan no solo a lo que en ellos se expresa sino a todas las cosas que emanan precisamente de la naturaleza de la obligación o que por la ley o la costumbre pertenecen a ella”. Conforme con esta norma, las cláusulas de la Póliza de que se trata y las circunstancias ocurridas durante su vigencia, particularmente las conductas y posiciones de las partes ante ellas, han sido entendidas, interpretadas y aplicadas con estricta sujeción al mérito del proceso y ajustándose a lo que lícita y razonablemente ellas significan. Ha formulado este sentenciador consideraciones fundadas acerca de lo ocurrido durante la ejecución del contrato y de las circunstancias que las partes debieron enfrentar, y ha juzgado en los casos que corresponde, el cumplimiento de los deberes y estándares exigidos por la ley en los que ha incidido naturalmente la buena fe contractual, entendida como comportamiento lícito, leal, franco y legítimo.

CUADRAGÉSIMO TERCERO: Que las demandadas, en lo principal del escrito presentado el 10 de enero de 2025, objetaron, de un modo general,

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

los documentos que aportó la demandante, que emanan de terceros, expresando que estos no han sido reconocidos en juicio y que, por tanto, no se les puede otorgar valor probatorio. De un modo particular, objeta los documentos CTR 091, 050 y 100 por ser documentos generados y emanados de la contraria, sin autoría; los documentos CTR 031, CTR 032, CTR 033 y CTR 088, por ser documentos redactados en inglés; los documentos CTR 034 a CTR 038, por ser documentos parcialmente emitidos en inglés; los documentos CTR 017, 018, 019, 020, 021, 022, 024, 029, 030, 031, 032, 033, 034, 035, 036, 037, 038, 039, 040, 041, 042, 043, 044, 045, 046, 047, 048 y 088, por tratarse de documentos emitidos en inglés; y el documento CTR 098, por emanar de la parte que lo presenta.

Que las “objeciones” que formula la parte demandada a los documentos antes referidos no son verdaderas objeciones sino que consideraciones sobre el mérito y valor probatorio de tales documentos. En efecto, en el Acta de Bases de Procedimiento de 3 de abril de 2024, las partes pactaron en el N° 13, I, letra c) que *“Los documentos que se acompañen durante el término probatorio solo podrán ser objetados por falta de integridad y/o falta de autenticidad, dentro de los 5 días siguientes a la notificación de la resolución que los tuvo por acompañado”*, por lo que, de acuerdo con la referida norma procedimental, las causales de objeción de los documentos aportados al proceso arbitral son la *“falta de integridad y/o falta de autenticidad”*, y no otras, por lo que es menester rechazar estas objeciones formuladas por las demandadas por no enmarcarse dentro de las causales expresamente pactadas entre las partes, lo cual es sin perjuicio del valor probatorio que se le asigne a esos documentos en esta sentencia.

Que las demandadas, en lo principal del escrito presentado el 16 de enero de 2025, objetaron todos los documentos acompañados por la demandante en la audiencia de 9 de enero, de 2025, por emanar de terceros, quienes no los han reconocido en juicio, por falta de autenticidad, por falta de veracidad

e integridad, en especial los correos electrónicos, en que no consta que lo acompañado constituya la totalidad del diálogo.

Que, nuevamente, las demandadas objetan documentos en base a que estos emanan de terceros que no los han reconocido en juicio, por lo que tales objeciones también se rechazarán por no estar justificadas en las causales que las partes han pactado en el Acta de Bases de Procedimiento referida. Que esos mismos documentos acompañados en la audiencia de 9 de enero, de 2025, también son objetados por falta de autenticidad, por falta de veracidad e integridad, sin embargo las demandadas no indican las razones por las cuales formulan tales objeciones sino que simplemente se limitan a expresar o afirmar que los documentos no son auténticos, que no son veraces y que no son íntegros, sin ninguna justificación. Que, de esta manera no existe ninguna razón, sino sólo la afirmación no justificada de las demandadas de que tales documentos no son auténticos o íntegros, a lo que debe sumarse que no existe ningún antecedente en estos autos que permita demostrar la falta de autenticidad y la falta de integridad que alegan las demandadas, por lo que tales objeciones serán rechazadas, sin perjuicio del valor probatorio que se asigne a esos documentos en esta sentencia.

Que las demandadas, en lo principal del escrito presentado el 22 de enero, de 2025, objetaron el documento CTR 104, aportado por la demandante, por tratarse de un instrumento privado, emanado de un tercero, que no es parte del juicio y que no ha sido reconocido en juicio.

Que la objeción que formula las demandadas no se enmarca dentro de las causales de objeción documental que ellas pactaron en el Acta de Bases de Procedimiento que rige en estos autos, por lo que necesariamente deberá rechazarse, sin perjuicio del valor probatorio que se asigne a ese documento.

Que, finalmente, las demandadas, en el escrito presentado el 10 de marzo de 2025, reitera y ratifica las objeciones y observaciones efectuadas a los documentos cuyas traducciones se acompañaron por la demandante,

quienes no los han reconocido en juicio, por falta de autenticidad, por falta de veracidad e integridad.

Que en relación con esta reiteración a las objeciones y observaciones a los documentos aportados por la demandante, que estaban redactados total o parcialmente en idioma inglés, cabe señalar que, como ya se explicó, por resolución de 16 de enero, de 2025, se ordenó a la demandante que debía acompañar esos documentos debidamente traducidos, conforme con lo dispuesto en el N° 13, I, letra d) del Acta de Bases de Procedimiento, para lo cual se fijó el plazo de 10 días hábiles, los cuales, finalmente, fueron aportados por la demandante, debidamente traducidos, dentro del plazo establecido en la referida resolución, de manera que la objeción fundada en que los documentos no fueron aportados en idioma castellano debe rechazarse, porque el defecto fue subsanado oportunamente por la demandante.

Que en lo que se refiere a la objeción de esos mismos documentos, ahora traducidos, por falta de autenticidad y falta de integridad, las demandadas sólo se limitan a afirmar que tales documentos adolecen de esos defectos pero no explican cómo se configura esa falta de autenticidad o falta de integridad, por lo que no existe ningún antecedente en estos autos para acoger esas objeciones, lo cual es sin perjuicio del valor probatorio que se asigne a esos documentos en esta sentencia. Que, además, merece indicarse que las demandadas no han formulado discrepancia o cuestionamiento a la traducción, por lo que de conformidad con lo dispuesto en el Acta de Bases de Procedimiento, de 3 de abril, de 2024, y a lo que las partes pactaron en el N° 13, I, letra d) y conforme con el artículo 347, inciso 2°, del Código de Procedimiento Civil, debe estarse a esa traducción, la cual es válida.

Que la demandante objetó y observó los documentos aportados por la contraria, en particular, el documento “FyC-9 Anexo 3.1 a la liquidación, consistente en Ajuste de pérdida teórica de Plus Ajustadores”, fundado en

que corresponde a una planilla que no fue elaborada en la forma que se encuentra presentada, indicando que el documento fue cambiado en su texto original, lo cual configura una falta de integridad. Que la misma argumentación esgrime para objetar, por la misma causal mencionada, el documento "FyC-10 Anexo 3.2 a la liquidación consistente en Primera reclamación de los asegurados". Que además, respecto de todos los documentos que aportaron las demandadas en su escrito de 31 de diciembre de 2024, como anexos al informe de liquidación, señala que no son tales porque el informe de liquidación que se le envió al asegurado no contenía anexos. Que por resolución de 16 de enero de 2025 se confirió traslado a las demandadas, el cual no fue evacuado.

Que para resolver estas objeciones, cabe señalar que no se objeta la falta de autenticidad de los referidos documentos sino que habría un cambio en la autoría, según constaría de las capturas que adjunta en el mismo escrito, lo que si bien, podría demostrar un cambio o intervención en los documentos, no se señala qué es lo que varió o fue modificado y, por la misma razón, la falta de integridad de los documentos no es posible verificarla respecto de lo que indica la demandante, por lo que deberá rechazarse esta objeción documental. Que, además, respecto de que en los correos electrónicos que menciona la demandante -entre aseguradoras y asegurado- no se hayan adjuntado los anexos del respectivo informe, esto no significa que no existieran o que no se puedan aportar a este proceso arbitral, situación que no constituye a juicio del suscrito una causal para objetar esos documentos, sin perjuicio que ese modo de actuar de las aseguradoras podría significar o revelar un incumplimiento de su deber u obligación de entregar toda la información relevante sobre la liquidación de un siniestro al asegurado, la que incluye los anexos del informe, cuestión que no forma parte del objeto de este arbitraje. Que a mayor abundamiento, es necesario dejar establecido que respecto de los anexos del informe de liquidación, aportados por las demandadas, no se ha formulado por la

demandante alegación de que sean falsos o no íntegros, por lo que no habiendo impugnado esos documentos por causa legal, estipulada en el Acta de Bases de Procedimiento, la objeción debe rechazarse, sin perjuicio del valor probatorio que se asigne a esos documentos.

CUADRAGÉSIMO CUARTO: Que en lo que respecta a la condena pedida, cabe señalar que la Póliza contiene una cláusula de coaseguro que expresa lo siguiente: “Queda entendido y convenido que los riesgos amparados por la presente póliza, no obstante estar ella emitida por Contemporanea Compañía de Seguros Generales S.A. son asumidos en coaseguro por las siguientes entidades aseguradoras en la proporción sobre el total del riesgo que en cada caso se indica de acuerdo a la asignación expresa por parte del asegurado. En consecuencia, cada una de las mencionadas entidades aseguradoras es individualmente responsable del riesgo de la presente cobertura solo en la participación que asume y por ende, en la misma proporción le corresponderá la prima del presente contrato y concurrirá al monto de las pérdidas en caso de siniestro”.

Que atendido a lo expresado en la Póliza, las aseguradoras CONTEMPORANA COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A. y FID CHILE SEGUROS GENERALES S.A. asumieron el riesgo de conformidad con los porcentajes de participación que la Póliza menciona, esto es, la primera en un 77% y la segunda en un 23%, razón por la cual la condena dineraria que se establecerá en la parte resolutive de la sentencia deberá ser pagada por las compañías aseguradoras demandadas de forma proporcional a la participación que le corresponde a cada una de ellas en el Contrato de Seguro.

CUADRAGÉSIMO QUINTO: Que la demandante ha solicitado que la cantidad por la cual se condene a las demandadas devengue intereses corrientes para operaciones no reajustables desde la fecha en que debió pagarse la indemnización, conforme con lo dispuesto en el artículo 1559, N° 2, del Código Civil o en subsidio, el reajuste del mismo monto a partir de la

fecha anteriormente señalada más los intereses corrientes para operaciones reajustables.

Que, en lo referido al pago de intereses, debe señalarse que estos no se hayan pactados en la Póliza y, por lo tanto, es necesario acudir a lo dispuesto en el artículo 1559, N° 2, del Código Civil, que señala que *“si la obligación es de pagar una cantidad de dinero, la indemnización de perjuicios por la mora está sujeta a las reglas siguientes: 2ª El acreedor no tiene necesidad de justificar perjuicios cuando sólo cobra intereses; basta el hecho del retardo”*.

Que de esta manera, la cantidad de dinero que se ordenará pagar a las demandadas, según se expresará en la parte resolutive de esta sentencia, devengará intereses corrientes para operaciones no reajustables desde la fecha de la contestación de la demanda hasta su pago efectivo.

CUADRAGÉSIMO SEXTO: Que, de manera subsidiaria, la demandante ha solicitado a este tribunal arbitral que, en el improbable evento que el suscrito considere que no hubo avería gruesa, en virtud de los principios contenidos en el DFL N° 251, del Ministerio de Hacienda, correspondería aplicar el numeral 15 de la Póliza referida a los gastos de reexpedición.

Que como se ha explicado en los considerandos precedentes, en mérito de los hechos establecidos y de las reglas mercantiles aplicables al caso, el suscrito ha llegado a la convicción de que ha existido en el caso de autos una arribada forzosa y, consecuentemente, que la misma, por las latas consideraciones realizadas, se ha constituido también la avería gruesa que de tal arribada deriva, por todo lo cual debe atenderse a la cláusula 4 de la Póliza, que se refiere precisamente a la avería gruesa y prescribe que *“este seguro cubre la avería gruesa y los gastos de salvamento ajustados o determinados de acuerdo al contrato de transporte y, o, a la ley y costumbre chilena, incurridos para evitar o prevenir las pérdidas, cualquiera sea su causa, excepto aquellas incluidas en las cláusulas 6, 7, 8, 9 y 10 de este*

seguro”, de manera que no se abordará la petición subsidiaria de aplicar la cláusula 15 sobre gastos de reexpedición. Que, en otras palabras y atendiendo a la ley procesal común, los artículos 17 y 170, N° 6, del Código de Procedimiento Civil, habiéndose deducido acciones incompatibles, acogida la primera acción hace innecesario que este tribunal se pronuncie sobre la acción subsidiaria.

CUADRAGÉSIMO SEPTIMO: Que, respecto de las costas, el Acta de Bases de Procedimiento, en el N°, 20, letra a), establece que “El Tribunal Arbitral en su laudo arbitral, deberá pronunciarse sobre la o las partes que deberán solventar las costas del arbitraje, que representarán el reembolso razonable de los gastos efectivamente incurridos por las partes”. Y luego, en la letra b), indica que “Al decidir sobre costas, el Tribunal Arbitral ponderará las circunstancias del caso, incluyendo, en su análisis, el resultado del arbitraje y la conducta procesal de cada parte a lo largo del mismo.

Que en relación con lo anterior, se declara que cada parte ha tenido razones para litigar y que una y otra han mantenido en el proceso una conducta profesional y ética intachable, por lo que cada una asumirá las costas personales y procesales causadas en este proceso, sin perjuicio de enterar su respectiva contribución al pago de los honorarios del árbitro y del CAM Santiago.

CUADRAGÉSIMO OCTAVO: Que respecto de la petición de la demandante de que el árbitro que suscribe resuelva acerca de si la suma a que se condene pagar por las demandadas devengará el impuesto al valor agregado, no siendo esta suma de gastos ni una venta ni un servicio y por lo mismo, una materia afecta al referido impuesto, la suma a que se condenará no deberá gravarse con el referido tributo.

Por tanto, en mérito de las consideraciones expuestas y de conformidad con los artículos 19 y siguientes, 1437, 1545, 1546, 1560 y siguientes, 1698, 1700 y siguientes del Código Civil, artículos 512 y siguientes, 1087, 1095,

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

1096 y siguientes, 1126, 1127, del Código de Comercio, artículos 17, 160, 170, 254, 309, 311, 341, 346, 348, 384, 409, 414, 425, 428, 628 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, artículos 222 y siguientes del Código Orgánico de Tribunales, las Reglas contenidas en el Acta de Bases de Procedimiento y las normas del Reglamento Procesal de Arbitraje del CAM Santiago,

RESUELVO:

1. Que se rechazan las objeciones a los documentos formuladas tanto por la demandante como por las demandadas;
2. Que se rechaza la excepción de inaplicabilidad o improcedencia de arribada forzosa opuesta por las demandadas;
3. Que se rechaza la excepción de inaplicabilidad de avería gruesa opuesta por las demandadas;
4. Que se rechaza la excepción de caso fortuito o fuerza mayor opuesta por las demandadas;
5. Que se rechaza la excepción de hecho de terceros opuesta por las demandadas;
6. Que se rechaza la excepción de inexistencia de pérdida o daños a la carga asegurada en la Póliza;
7. Que se acoge la demanda de cumplimiento de contrato de seguro e indemnización de perjuicios interpuesta por Cementos Transex Limitada contra Contempora Compañía de Seguros S.A. Y FID Chile Seguros Generales S.A. y, en consecuencia, se ordena a las demandadas a pagar la cantidad de \$1.346.513.046.- (mil trescientos cuarenta y seis millones quinientos trece mil cuarenta y seis pesos), la cual deberá ser asumida por Contempora Compañía de Seguros S.A. en un 77% y por FID Chile Seguros Generales S.A. en un 23%.

Juicio Arbitral rol CAM A-6152-2024 / Cementos Transex Ltda. con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro

8. Que la cantidad adeudada devengará intereses corrientes para operaciones no reajustables desde la fecha de la contestación de la demanda hasta su pago efectivo;
9. Que cada parte ha tenido razones para litigar, por lo que cada una asumirá las costas personales y procesales, causadas en este proceso, sin perjuicio de enterar su respectiva contribución al pago de los honorarios del árbitro y del CAM Santiago.

Conforme con lo estipulado en el número 8, letra d), del Acta de Bases del Procedimiento, de 3 de abril de 2024, notifíquense las partes de la presente sentencia definitiva ya sea personalmente ante la Directora Jurídica del CAM Santiago, o ante quien la reemplace o subrogue, o notifíqueseles por cédula mediante receptor judicial.

**ORLANDO
POBLETE
ITURRATE** Firmado digitalmente por
ORLANDO POBLETE
ITURRATE
Fecha: 2025.09.11
18:18:34 -03'00'

Orlando Poblete Iturrate

Juez Árbitro



**LAURA LEONOR
AGUILERA
VILLALOBOS** Firmado digitalmente
por LAURA LEONOR
AGUILERA VILLALOBOS
Fecha: 2025.09.11
18:33:55 -03'00'

CERTIFICADO

En Santiago a 21 de noviembre de 2025, atendida la resolución de fecha 23 de octubre dictada por el Juez Árbitro Orlando Poblete Iturrate, en los autos arbitrales Rol CAM 6152-2024, caratulada “Cementos Transex Limitada con FID Chile Seguros Generales S.A. y otro”, certifico, para los efectos de lo establecido en el artículo 174 del Código de Procedimiento Civil, y de acuerdo a lo que consta en el expediente electrónico, que respecto de la sentencia definitiva dictada el 11 de septiembre de 2025 y notificada a la parte demandante el 12 de septiembre de 2025 y a la parte demandada el 22 de septiembre de 2025, no se han presentado recursos y el plazo para ello se encuentra vencido.

LAURA LEONOR AGUILERA VILLALOBOS
Firmado digitalmente
por LAURA LEONOR
AGUILERA VILLALOBOS
Fecha: 2025.11.21
12:35:54 -03'00'

LAURA AGUILERA VILLALOBOS
SUBDIRECTORA EJECUTIVA
CAM SANTIAGO