

FOJA: 691. Seiscientos noventa y uno.

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia
JUZGADO : 12º Juzgado Civil de Santiago
CAUSA ROL : C-1723-2013
CARATULADO : SOCIEDAD COMERCIAL EKOFRUT
DEROMERAL LIMITADA / TSMP LOGISTICS CHILE S.A.

Santiago, treinta de Septiembre de dos mil veinte

VISTOS:

Al folio 1 comparece don Carlos Lazcano Valdés, agricultor, en representación de SOCIEDAD COMERCIAL EKOFRUT DE ROMERAL LIMITADA, sociedad del giro comercialización y procesamiento de frutas y hortalizas, prestación de servicios de frío, en adelante denominada también, EKOFRUT, ambos domiciliados en Fundo Santa Lucía B, Romeral, Curicó; e interpone demanda en juicio ordinario de resolución de contrato e indemnización de perjuicios en contra de TAYLOR LOGISTICS CHILE S.A., con nombre de fantasía TSMP LOGISTICS CHILE S.A., en adelante denominada también, “TSMP”, “TAYLOR LOGISTICS” o “TAYLOR”, sociedad del giro logística integral, embarcadores de carga aérea y marítima, manipulación de carga, servicios de almacenaje, depósito y transporte, representada por don Matthew Taylor Pollmann, factor comercio, ambos con domicilio en Rosario Norte N° 615, Oficina 1204, Las Condes.

Fundando su demanda señala que desea que se declare judicialmente la resolución de siete contratos celebrados entre su representada y la demandada, consistentes en la prestación de servicios de logística integral, almacenamiento, embarcamiento y el transporte aéreo internacional de mercaderías que esta última prestó y realizó a EKOFRUT, convenidos indistintamente entre el 26 de noviembre del 2012 al 3 de diciembre de 2012, referidos a cerezas frescas de exportación de propiedad de su representada, que constituyeron el objeto de dichos contratos y por ende, la mercadería que exportó al exterior, en razón de diversos incumplimientos incurridos por la demandada en las respectivas ejecuciones de cada uno de ellos.

Como consecuencia de lo señalado precedentemente, manifiesta además su intención de que se libere o exima a su representada de la obligación de pagar a



Foja: 1

la demandada la respectiva remuneración por los servicios prestados, como igualmente el valor del transporte aéreo internacional de mercaderías, de cada uno de los contratos celebrados entre las partes, conforme a los fundamentos y peticiones que se detallan a continuación.

Expresa que, los contratos celebrados entre las partes de este juicio, cuya respectiva declaración judicial de su resolución se requiere en esta demanda, y que a su vez son el fundamento de la misma, son:

1) Contrato de prestación de servicios de logística integral, almacenamiento, embarcamiento y el transporte aéreo internacional de mercaderías, respecto de 360 cajas con cerezas frescas de exportación de propiedad de EKOFRUT, de 5 kilos cada una, calibre XL, vendida al exterior a un precio unitario de US\$46 por caja, por un total de US\$16.560 exportada y destinada a Freshmart Singapore Pte Ltd, domiciliada en 218 Pandan Loop Singapur, China. En virtud de este contrato la demandada emitió la Carta de Porte Aéreo denominada (Air Way Bill, cuya sigla es AWB) N° 157-72167130, suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque, y posteriormente le emitió a su representada la Factura No Afecta o Exenta Electrónica N° 7602, por concepto de exportación aérea exento flete aéreo AWB N° 157-72167130, por un total de US\$7.940,95 equivalente a \$3.827.538, a la fecha de su emisión.

2) Contrato de Prestación de Servicios de Logística Integral, Almacenaje, Embarcamiento y el transporte aéreo internacional de mercaderías, respecto de 600 cajas de cerezas frescas de exportación de 5 kilos cada una, calibre XL, vendida a un precio unitario de US\$46 por caja, por un total de US\$27.600, exportada y destinada a Freshmart Singapore Pte Ltd, domiciliada en 218 Pandan Loop Singapur, China. Con motivo de este contrato, la demandada emitió la Carta de Porte Aéreo AWB N° 157-72167141, suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque, y posteriormente le emitió a su representada la Factura No Afecta o Exenta Electrónica N° 7603, por concepto de exportación aérea exento flete aéreo AWB N° 157-72167141, por un total de US\$13.090,21 equivalente a \$6.309.481, a la fecha de su emisión.

3) Contrato de Prestación de Servicios de Logística Integral, Almacenaje, Embarcamiento y el Transporte Aéreo Internacional de mercaderías respecto de 437 cajas de cerezas frescas de exportación de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, vendida a un precio unitario de US\$53 por caja, por un total de US\$23.161, y respecto de



Foja: 1

43 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, vendida a un precio unitario de US\$58 por caja, todo por un total de 480 cajas a un total de US\$25.655, exportada y destinada a Inabata América, domiciliada en 4225, Executive Square, Suite 290, La Jolla, CA 92037, Shanghai, China, a entregarse a Shanghai New Long March Int'l Trade Co, Ltd, domiciliada en 3188 Long Wu Road, Shanghai, China. Con motivo de este contrato, la demandada emitió la Carta de Porte Aéreo AWB N° 729-88392850, suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque, y posteriormente le emitió a su representada la Factura No Afecta o Exenta Electrónica N° 7606, por concepto de exportación aérea exento flete aéreo AWB N° 729-88392850, por un total de US\$11.246,99, equivalentes a \$5.421.049, a la fecha de su emisión.

4) Contrato de Prestación de Servicios de Logística Integral, Almacenaje, Embarcamiento y el Transporte Aéreo Internacional de mercaderías respecto de 120 cajas de cerezas frescas de exportación de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, vendida a un precio unitario de US\$62 por caja, por un total de US\$7.440, exportada y destinada a Leistan (Beijing) Trading CO Ltd, domiciliada en Room 105, Huasheng Logistics Zone, 300 Meters West of Nanfaxin Town Hall, Shunping Road, Shunyi District, Beijing-China. Con motivo de este contrato, la demandada emitió la Carta de Porte Aéreo AWE N° 729-88393233, suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque, y posteriormente le emitió a su representada la Factura No Afecta o Exenta Electrónica N° 7605, por concepto de exportación aérea exento flete aéreo AWB N° N° 729-88393233, por un total de US\$2.950,44 equivalente a \$1.422.112, a la fecha de su emisión.

5) Contrato de Prestación de Servicios de Logística Integral, Almacenaje, Embarcamiento y el Transporte Aéreo Internacional de Mercaderías respecto de 540 cajas de cerezas frescas de exportación de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, vendida a un precio unitario de US\$58 por caja, por un total de US\$31.320, y respecto de 60 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, vendida a un precio unitario de US\$63 por caja, por un total de US\$3.780, total 600 cajas, todo lo anterior por US\$35.100, exportadas y destinadas a Wise Diviner CO, Ltd, domiciliada en IF, N° 17, LN 118, Jhongiheng N.Rd. Sanchong Dist. New Taipei City 241, Taipei City 241, Taiwán. Con motivo de este contrato, la demandada emitió la Carta de Porte Aéreo AWB N° 72988392872, suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque, y posteriormente le emitió a su



Foja: 1

representada la Factura No Afecta o Exenta Electrónica N° 7607, por concepto de exportación aérea exento flete aéreo AWB N° N° 72988392872, por un total de US\$2.950,44 equivalentes a \$1.422.112, a la fecha de su emisión.

6) Contrato de Prestación de Servicios de Logística Integral, Almacenaje, Embarcamiento y el Transporte Aéreo Internacional de Mercaderías respecto de 424 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, vendida a un precio unitario de US\$25 por caja, y 176 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, vendida a un precio unitario de US\$25 por caja, total 600 cajas, todo por un total de US\$15.000, exportadas y destinadas a Miami, Estados Unidos, a Social Enterprise LLC, domiciliada en 258 Richardson, Brooklyn, New York, Estados Unidos. Con motivo de este contrato, la demandada emitió la Carta de Porte Aéreo AWB N° 72988392894, suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque, y posteriormente le emitió a su representada la Factura No Afecta o Exenta Electrónica N° 7608, por concepto de exportación aérea exento flete aéreo AWB N° N° 72988392894, por un total de US\$8.286,27 equivalente a \$4.002.268, a la fecha de su emisión.

7) Contrato de Prestación de Servicios de Logística Integral, Almacenaje, Embarcamiento y el Transporte Aéreo Internacional de Mercaderías respecto de 557 cajas de cerezas frescas de exportación de 5 kilos cada una, calibre XL, vendida a un precio unitario de US\$25 por caja, y 283 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja, total 840 cajas y por un total de US\$21.000, exportadas y destinadas a Miami, Estados Unidos, a Social Enterprise LLC, domiciliada en 258 Richardson, Brooklyn, New York, Estados Unidos. Con motivo de este contrato, la demandada emitió la Carta de Porte Aéreo AWB N° 045-85934682, suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque, y posteriormente le emitió a su representada la Factura No Afecta o Exenta Electrónica N° 7610, por concepto de exportación aérea exento flete aéreo AWB N° N° 72988392894, por un total de US\$11.527,11 equivalente a \$4.002.268 a la fecha de su respectivas emisión.

Hace presente que EKOFRUT es una empresa que dentro de su giro, produce y exporta cerezas frescas, para comercializarlas en forma directa al exterior, fundamentalmente en mercados de primer nivel de exigencia de calidad ubicados en Miami (Estados Unidos), Singapur, Shanghai, Beijing (China) y Taipéi (Taiwán) conviniendo, previo a la exportación propiamente tal, ventas con distintos clientes



Foja: 1

que se encuentran en tales lugares. No cualquier fruta fresca es susceptible de exportación. Por tratarse de un bien de naturaleza esencialmente perecible, su comercialización lo es en estado natural, no congelada, debida y técnicamente embalada en cajas de cartón que deben cumplir ciertas características técnicas, que son montadas en un pallet hasta completar un máximo de 120 cajas. De modo que para conservarla en el estado natural para que no perezca o no se acelere su proceso de maduración, y pueda ser consumida por el cliente final, la caja dentro de la cual está embalada es necesaria someterla a un tratamiento de frío entre 0° a 5° Celsius. Además, como toda fruta de exportación, en especial, la que está en condición de fresca, debe cumplir con requisitos de buena sanidad, condición o apariencia, esto es en términos generales, ser de buen calibre, condición y coloración; estar exenta de enfermedades fitosanitarias, todos los que son exigidas tanto en nuestro país como en el mercado de destino al cual ella se exporta. Igualmente debe embalsarse adecuada y técnicamente, cumpliendo con las normas técnicas ya preestablecidas para tal efecto tanto en su modo como en el tipo y características del envase, para que así pueda ser montada en pallets (cada uno contiene un total máximo de 120 cajas de 5 kilos cada uno), lo que permite trasladarla al extranjero y conservar su condición de fruta fresca, sana, etc. Finalmente, debe mantenerse una cadena de frío entre 0° a 5° Celsius, tanto en su transporte desde su retiro del frigorífico, una vez embalada y montada en el pallet, como también durante el tiempo que está a la espera para ser embarcada y cargada en el medio de transporte, también durante su transporte a destino en el extranjero y a su arribo en el exterior, todo lo cual se mide en un termógrafo colocado en cada pallet el que necesariamente debe llegar a destino. En efecto, los registros de temperatura de dicho termógrafo son examinados por empresas independientes en destino, quienes emiten informes sobre la calidad y condición de la fruta arribada, de modo que este elemento es de vital importancia en esta actividad.

Explica que, la finalidad de las exportaciones de fruta fresca que realiza EKOFRUT, como cualquier otra exportadora de este rubro, naturalmente es, por una parte, producir y exportar la fruta fresca que sea de primer nivel de calidad, y en segundo lugar, obtener en su venta los precios más altos en el exterior. Ambas cosas se logran cuando la fruta fresca en cuestión efectivamente es de primer nivel de calidad y de presentación, y en esa misma condición arriba al



Foja: 1

mercado de destino en el extranjero, no presentando ninguna falta o falla. Así entonces, arribada la fruta fresca de exportación en el lugar de destino y cumpliendo ella las calidades de excelencia exigidos en los mercados de primer nivel (estado que se constata al momento de su desembarco mediante una revisión, inspección o reconocimiento de la misma, realizado por una empresa independiente al exportador e importador, denominado “Survay”), no hay ningún problema y su importador recibe y retira la mercadería (si también cuenta con toda la documentación de exportación y ella está en orden y completa), y en consecuencia paga el precio de la venta convenida. Sin embargo, si la fruta fresca arriba a destino, pero con algunas deficiencias en su condición y calidad (informadas en el respectivo Survay) el importador recibe y retira la mercadería, pero no paga el precio convenido previamente, sino que trata de comercializarla lo más rápido que pueda, antes de que la fruta no sufra más deterioro y todavía pueda ser consumida por un cliente final. Esta comercialización la realiza en un mercado mayorista, secundario o abierto, de muy baja exigencia en cuanto a la calidad y condición, y que ciertamente determina precios sustancialmente menores, lo que se traduce en que el importador pagará al exportador solo el precio obtenido en la venta que el primero hizo en el mercado secundario, descontándole los gastos convenidos, todo lo cual le informa en una liquidación que posteriormente le envía.

Agrega que, al mercado mayorista, secundario, de segundo orden o abierto llega la fruta que presenta fundamentalmente serios y graves problemas de condición comparados con los que se exigen en el mercado primario, pero y no obstante, igualmente puede ser comercializada pues todavía está apta para su consumo por el cliente final. Los problemas de condición dicen relación con la apariencia visual de la fruta, Consisten entre otros, en exceso de su maduración, deterioros o mal estado de conservación, por mojamiento, transpiración o condensación, focos de algún hongo, partiduras etc., todas circunstancias que le hacen perder su excelencia y fundamentalmente son consecuencia del quiebre de la cadena de frío que fue víctima durante su transporte desde nuestro país al destino en el extranjero, como consecuencia de encontrarse expuesta en esos instantes a una refrigeración superior a los 5° Celsius. Y, tratándose de un transporte aéreo, como consecuencia también de una demora de días en embarcar e iniciar el transporte, no haber arribado a destino el día programado, sino que con un retraso de uno o varios días, lo que significa reducir circunstancialmente el tiempo de vida



Foja: 1

de la fruta fresca en cuestión y acelerar progresivamente su perecimiento, pues la refrigeración del transporte aéreo no es igual a la de un frigorífico, de modo que una demora en su inicio o un retraso en su arribo es sumamente perjudicial para la fruta fresca destinada a exportación.

Argumenta que, el peor y más perjudicial escenario, especialmente en el transporte aéreo internacional, a raíz de una deficiente refrigeración durante su porte desde el lugar de origen al lugar de destino en el extranjero a temperaturas superiores a las ya señaladas o bien sufrir un retardo en el inicio o arribo del transporte, ocurre cuando la fruta fresca arriba a destino constatándose un deficiente estado el cual no permite bajo ninguna posibilidad cualquier forma de comercialización, sufriendose en consecuencia una pérdida completa de la mercadería y no obteniendo el exportador ningún ingreso por ello, incluso si aún, antes de su exportación, la fruta ya había sido vendida de antemano, sino que puras pérdidas.

Afirma que, una buena parte de las cerezas frescas de exportación que formaban parte de los 7 despachos que hizo EKOFRUT al Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de esta ciudad, en virtud de los sendos contratos celebrados e individualizados precedentemente, su representada con la demandada, para que en dicho lugar la demandada hiciera la logística, almacenamiento, embarque y su transporte aéreo al pertinente importador informado previamente por EKOFRUT, arribaron a los destinos en el extranjero ya señalados con serios problemas de condición, causados por la excesiva temperatura a que estuvo expuesta la fruta desde que fue entregada a la demandada hasta su arribo al punto de destino, y también, en algunos casos, por el retraso en el inicio del transporte o bien el retraso en su arribo en el lugar de destino, circunstancia reconocida por la demandada. Lo ocurrido significó que los importadores, compradores de su representada, no la consideraron como fruta fresca de exportación de excelencia o de primer nivel, sino que de una calidad muy menor, pues constataron que la fruta en cuestión se encontrara fuera de norma o problemas de condición o apariencia (producto de problemas causados por una deficiente refrigeración durante su transporte al exterior, retardo el inicio del transporte o en su arribo al destino), según lo que se constató a su arribo, obligando a comercializarse en mercados mayoristas, secundarios o de menor exigencia, para tratar de obtener algún ingreso, pero muy por debajo del ya convenido previamente.



Foja: 1

Advierte que, su representada, antes de la exportación y para con tal fin, celebró los siguientes contratos de compraventa de fruta fresca de cerezas de exportación, bajo la modalidad de venta a firme, con las empresas que se individualizan a continuación:

a) Freshmart Singapore Pte Ltd, domiciliada en 218 Pandan Loop Singapur, China, respecto de 360 cajas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de US\$46 por caja, por un total de US\$16,560.

b) Freshmart Singapore Pte Ltd, domiciliada en 218 Pandan Loop Singapur, China, respecto de 600 cajas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de US\$46 por caja, por un total de US\$27,600.

c) Inabata America, domiciliada en 4225, Executive Square, Swite 290, La Jolla, CA 92037, Shanghái, China, a entregarse a Shanghái New Long March Inti Trade Co, Ltd, domiciliada en 3188 Long Wu Road, Shanghái, China, respecto de 437 cajas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$53 por caja, por un total de US\$23.161, y respecto de 43 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$58 por caja. Total cajas 480 cajas, por un total de US\$25,655.

d) Leistan (Beijing-China) Trading CO Ltd, domiciliada en Room 105, Huasheng Logistics Zone, 300 Meters West of Nanfaxin Town Hall, Shunping Road, Shunyi District, Beiiing-China, respecto de 120 cajas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$62 por caja, por un total de US\$7,440.

e) Wise Diviner CO, Ltd, domiciliada en IF, N° 17, LN 118, Jhongiheng N.Rd. Sanchong Dist. New Taipéi Citv 241, Taiwán, respecto de 540 cajas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$58 por caja, por un total de US\$31,320, y respecto de 60 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$63 por caja, por un total de US\$3,780. Total 600 cajas, todo lo anterior por US\$35,100.

Aduce que, la compraventa bajo la modalidad de venta a firme consistió en que el comprador debe pagar a EKOFRUT el precio convenido previamente, antes de su exportación, solo y únicamente cuando se verifica mediante la inspección en destino, realizada por el Survay, que la fruta fresca comprada arribó en buenas condiciones y no presenta ningún daño que la haga perder su característica de primer nivel. De lo contrario, el importador no paga dicho precio, y por una parte



Foja: 1

puede pedir una rebaja o ajuste al ya convenido por caja si es en ese momento tiene posibilidades de su venta inmediata; o bien también, en caso de no tener el importador esa posibilidad, entonces, solo la recibe en consignación, con lo cual paga únicamente a EKOFRUT el precio obtenido en la venta en destino que hizo en el mercado secundario o de segundo nivel, deduciéndole los gastos incurridos en su comercialización, lo que informa posteriormente en una liquidación que envía al exportador, en este caso EKOFRUT.

Asimismo, continúa señalando, su representada, antes de la exportación, también celebró los siguientes dos contratos de compraventa bajo la modalidad de consignación de fruta fresca de cerezas de exportación con Social Enterprise LLC, domiciliada en 258 Richardson, Brooklyn, New York, Estados Unidos:

a.- Contrato con destino Miami, respecto de 424 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja, y 176 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja. Total 600 cajas, todo por un total de US\$15,000.

b.- Contrato con destino Miami, respecto de 557 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de US\$25 por caja, y 283 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja. Total 840 cajas, todo por un total de US\$21,000.

En relación a dichos contratos, explica que la compraventa bajo la modalidad de consignación consistió en que el importador vende la fruta en destino al mejor precio que pueda obtener, respecto de un mínimo que el exportador le señala, lo que sí ocurrió en este caso, y paga a EKOFRUT el precio obtenido, deduciéndole los gastos incurridos para su comercialización y la comisión por la venta que hizo en destino, todo lo cual informa en una posterior liquidación. Entonces, tratándose de esta especie de fruta, su condición de fruta fresca y no congelada; las fechas convenidas para la entrega con el respectivo importador; el lugar de destino en que cada uno de ellos se encontraba y al cual debía enviarse la fruta; su periodo de vida útil antes de que perezca y no pueda ser consumida; la circunstancia que la época de comercialización era la más adecuada en razón de los precios de venta convenidos o que podían obtenerse en los mercados de primer nivel a que iba destinada; todas estas consideraciones, principalmente, significaron que lo más conveniente y adecuado era realizar su transporte a los destinos Miami, Singapur, Beijing, Shanghai y Taipéi por vía aérea y no marítima.



Foja: 1

Hace presente que la demandada, TAYLOR LOGISTICS CHILE S.A., con nombre de fantasía TMMP Logistics Chile S.A., es una empresa cuyo giro es la logística integral, embarcadores de carga aérea y marítima, manipulación de carga, servicios de almacenaje, depósito y transporte, con una experiencia muy importante en el mercado de la exportación de la fruta fresca producida en nuestro país, en especial, en lo que respecta al transporte aéreo de la misma, definición del itinerario y las condiciones que este último debe llevarse a cabo al pertinente destino en el exterior. En razón de lo anterior, su representada convino con TAYLOR LOGISTICS CHILE S.A. o TSMP LOGISTICS CHILE S.A., por cada embarque que más adelante se da cuenta y referidos a las ventas recientemente señaladas, un contrato de prestación de servicios de logística integral, almacenamiento, embarcamiento y el transporte aéreo internacional de mercaderías en virtud del cual la demandada se obligaba para con EKOFRUT a prestar servicios consistentes en realizar la logística integral, el almacenamiento, embarcamiento y carga de la mercadería en el Aeropuerto desde donde se iniciaría el transporte aéreo, como también donde se realizaría el trasbordo de la mercadería; el transporte aéreo de la mercaderías al lugar de destino en que EKOFRUT exportaría una determinada cantidad kilos de cerezas frescas debida y técnicamente embaladas en cajas de cartón de 5 kilos cada una, las cuales se montaban sobre un pallets que contenía 120 cajas de las mismas como máximo; el almacenamiento, desembarcamiento y descarga de la mercadería en el Aeropuerto de trasbordo y también donde concluiría el transporte aéreo.

Indica que, dentro de las obligaciones asumidas por la demandada en virtud de cada uno de los contratos celebrados con su representada para cada exportación de esta mercadería y cuya resolución solicita en esta demanda, se encontraban:

a) Previamente, definir y escoger el itinerario aéreo más adecuado, breve, conveniente, con las menos escalas o transbordos posibles para su transporte aéreo al destino final en el extranjero de cada exportación que EKOFRUT haría de su mercadería a los clientes ya mencionados con quienes previamente había celebrado los contratos de compraventa a precio firme o la consignación ya indicados, para después solicitarle a EKOFRUT que le despachara la carga a transportarse desde su frigorífico ubicado en Fundo Santa Lucía, comuna de Romeral, Curicó, según las instrucciones dadas previamente al efecto por la demandada.

b) Realizar el transporte aéreo de tal mercadería, para lo cual la demandada



Foja: 1

por su cuenta, con completa autonomía e independencia de EKOFRUT, previamente contrataba, a su vez, la línea aérea que en el hecho haría el transporte aéreo de la mercadería, conviniendo con ellos el valor del flete, la fecha a realizarse, el itinerario, transbordos, como la reserva anticipada de la fecha y espacio para la carga del pertinente transporte aéreo; la fecha de inicio y de término del transporte aéreo; las modalidades del pago e incluso era la demandada y no EKOFRUT quien debía hacerles el pago de dicho transporte.

c) Proporcionarle a EKOFRUT, previo al transporte aéreo, las instrucciones para el despacho de la carga, definiendo el monto de los kilos de la carga a despachar que sería transportada; indicar lugar y fecha en que EKOFRUT debía despacharle la mercadería para ser recepcionada por la demandada, en este caso, el Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

d) Recepcionar de EKOFRUT la mercadería que le despachó según lo anterior, en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, y a su vez, una vez recibida, debía almacenarla y mantenerla en tal aeropuerto en frigoríficos para conservarla a una temperatura entre 0° a 5° C a la espera de su embarque en el avión de la línea aérea que en el hecho haría su transporte, traslado o porte de la carga al destino en el exterior.

e) Realizar la carga y embarque de la mercadería en el avión que la transportaría en el aeropuerto donde se iniciaría el transporte o donde se realizaría algún transbordo.

f) Desembarcar, almacenar y mantener la carga en frigoríficos en el aeropuerto de trasbordo y destino antes de ser retirada por el importador, a una temperatura entre 0° a 5° C.

g) Cumplir durante el transporte aéreo las condiciones técnicas en que la carga debía ser trasladada (en este caso principalmente refrigerada entre 0° a 5° Celsius) e informárselas a quien en el hecho haría el transporte, para que a su vez las cumpliera.

h) Gestionar la obtención y/o confección y/o tramitación de alguna documentación necesaria para la exportación, como lo era la emisión de la guía aérea denominada “*Carta de Porte Aéreo*”, conocida como “*Air Way Bill*” o “*AWB*”, obtener en Chile el certificado de origen de la fruta que se exportaba y se transportaba y su respectivo certificado fitosanitario; despacharle al importador toda la documentación necesaria para la exportación, de modo que le permita a



Foja: 1

este último realizar en destino la internación legal de la misma y el retiro de la fruta desde la pertinente aduana.

i) Informar del arribo de la fruta en el respectivo destino a EKOFRUT, como al importador.

j) Hacerse responsable de la integridad y del cuidado de la fruta una vez que le fuera entregada por su representada en el lugar y fecha que aquélla le había requerido previamente, Aeropuerto Arturo Merino Benítez, responsabilidad que se extendía hasta que la fruta arribara a destino y se encontrara en condiciones jurídicas y materiales para que el importador pudiera ingresarla o internarla legalmente desde su respectiva aduana en destino.

Refiere que, por tales servicios TAYLOR LOGISTICS CHILE S.A., cobró una tarifa por el flete aéreo de la mercadería a destino, que también incluía esos servicios, conocida y convenida de antemano por ambas partes. A su vez, EKOFRUT, junto con despachar la mercadería de cada embarque al lugar, día y hora señalada previamente por la demandada, Aeropuerto Internacional de Santiago Arturo Merino Benítez, debía entregarle a TAYLOR LOGISTICS, la pertinente guía de despacho de la carga con el detalle de la misma y su valor; la factura proforma o de exportación, según el caso; el packing list listado de cajas por calibre contenidas en cada pallet, que a su vez va numerado cada uno, que formaba parte de la carga, y en el cual se señala la ubicación de termógrafo que mide la temperatura durante el traslado y la documentación que daba cuenta de la inspección fitosanitaria de la fruta realizada por parte del SAG en su frigorífico de acuerdo al destino final de la fruta, todo lo cual iba junto con el despacho del camión que la trasladaba al aeropuerto. Desde el momento que EKOFRUT le entregaba a la demandada la respectiva fruta que sería embarcada y exportaba en cada oportunidad y era recibida por TAYLOR LOGISTICS, esta última se hacía responsable de la integridad y del cuidado de la misma hasta su arribo en destino.

Luego, se refiere a los contratos celebrados con la demandada y singularizados precedentemente, señalando que, el primer contrato convenido, ya individualizado, fue para la exportación a Freshmart Singapore Pte Ltd, domiciliada en 218 Pandan Loop Singapur, China, respecto de 360 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de US\$46 por caja, por un total de US\$16,560. Así su representada le despachó a la demandada, para que ésta a su vez la embarcara para su transporte aéreo internacional y la trasportara a través de una



Foja: 1

línea aérea a su pertinente lugar de destino. Esta exportación fue hecha por EKOFRUT como una venta a tal empresa bajo la modalidad venta a firme, con cláusula de venta C y F. Con motivo de ello, EKOFRUT emitió la factura de exportación N° 127, con fecha 27 de noviembre de 2012, respecto de 360 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de US\$46 por caja, por un total de US\$16,560. Esta mercadería sería transportada vía aérea desde Santiago de Chile a Singapur. Días antes del 27 de noviembre de 2012, respecto de esta mercadería o commodity, la empresa demandante recibió de la demandada la confirmación de reserva MAWB, para embarcar y trasportar por vía aérea esta fruta con destino a Singapur. En tal confirmación de reserva, la demandada les informó en cuanto a:

- a) Destino: Singapur
- b) Aerolínea que realizaría el transporte: Qatar Airways.
- c) Número de la Carta de Porte Aéreo, denominada MAWB: 157- 7216 7130.
- d) Numero de vuelo: H2-501/ QR-922/QR-640.
- e) Fecha y hora de salida (ETD): miércoles 28 de noviembre, a las 7:30 horas.
- f) Fecha y hora de llegada a destino (ETA): sábado 1 de diciembre a las 18:30 horas.
- g) Bultos: 3 pallets.
- h) Kilos: 2000 kilos brutos.
- i) Mercadería (Commodity): Cerezas Frescas.
- j) Flete MAWB: Flete Prepagado.
- k) Especificación del itinerario distinguiendo origen, destino, vuelo, fecha de salida y fecha de llegada en destino.
- l) Las tarifas del flete aéreo, y los conceptos incluidos en ellos.
- m) El lugar donde la mercadería le debía ser entregada a la demandada.

Manifiesta que, esta mercadería le fue despachada a la demandada en camiones frigoríficos desde el domicilio de la demandante, remitiéndola a la Agencia de Aduana Carlos Durán Araya, ubicado en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, con fecha 27 de noviembre de 2012, entregándose en el lugar señalado por la demandada y retirada por ella inmediatamente de su arribo, pues no debía quebrarse la cadena de frío. En razón de ello, EKOFRUT emitió la guía de despacho 2821, de fecha 27 de noviembre de 2012, especificándose en ella que la mercadería que sería cargada y porteada consistía en 360 cajas de cereza de exportación en cajas de 5 kilos cada una, Kilos Netos 1800, Kilos



Foja: 1

Brutos 2000, identificación del número de termógrafo 3448905780 colocado en el pallet, la hora de salida del vuelo AWB: H2-501/EK-248/EK-340, N° de vuelo 176-34829416. Del mismo modo la demandante emitió la factura proforma de este embarque N° 30. Igualmente emitió el packing list, donde en él se identificó el número de vuelo H2 501, el número de la guía de despacho 2821, el número del termógrafo e identificó el lugar donde había sido colocado. Toda esta documentación, junto con la factura, se le remitió por EKOFRUT a TAYLOR. Finalmente la demandada emitió la carta de porte aérea denominada AWB N° 157-72167130, suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque, y, en su virtud, la demandada emitió a la demandante, con fecha 6 de diciembre de 2012, factura no afecta o exenta electrónica N° 7602, por concepto de exportación aérea exento flete aéreo AWB N° 157-72167130, por un total de US\$7.940,95 equivalente a \$3.827.538. Indicándose que el valor tipo cambio a esa fecha es de \$482, vencimiento 5 de enero de 2013.

En cuanto al segundo contrato convenido, ya individualizado, señala que éste tuvo por objeto la exportación a Freshmart Singapore Pte Ltd, domiciliada en 218 Pandan Loop Singapur, China, respecto de 600 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de US\$46 por caja, por un total de US\$27,600, siendo aquél el segundo despacho que la demandante hizo a la demandada, para que ésta a su vez la embarcara para su transporte aéreo internacional. Esta exportación fue hecha por EKOFRUT como una venta a tal empresa bajo la modalidad venta a firme, con cláusula de venta C y F. Con tal motivo EKOFRUT emitió la factura de exportación N° 128, con fecha 28 de noviembre de 2012, respecto de 600 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de US\$46 por caja, por un total de US\$27,600. Esta mercadería sería transportada vía aérea desde Santiago de Chile a Singapur. Días antes del 28 de noviembre de 2012, la empresa demandante recibió de la demandada la confirmación de reserva MAWB, para embarcar y trasportar por vía aérea esta fruta con destino a Singapur. En tal confirmación de reserva les informó en cuanto a:

- a) Destino: Singapur
- b) Aerolínea que realizaría el transporte: Qatar Airways.
- c) Número de la Carta de Porte Aéreo, denominada MAWB: 1 ST- 7216 7141.
- d) Número de vuelo: H2-501/ QR-922/QR-64G.
- e) Fecha y hora de salida (ET): jueves 29 de noviembre a las 7:30 horas.
- f) Fecha y hora de llegada a destino (ETA): domingo 2 de diciembre a las



Foja: 1

18:30 horas.

- g) Bultos: 5 pallets
- h) Kilos: 3500 kilos brutos.
- i) Mercadería (Commodity): Cerezas Frescas.
- j) Flete MAWB: Flete Prepagado.
- k) Especificación del itinerario distinguiendo origen, destino, vuelo, fecha de salida y fecha de llegada en destino.
- l) Las tarifas del flete aéreo, y los conceptos incluidos en ellos.
- m) El día, lugar y hora donde debía serles entregada la mercadería: Sitio SAG del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, miércoles 27 de noviembre de 2011, a las 15:30 horas.

Explica que, esta mercadería le fue despachada a la demandada en camiones frigoríficos desde el domicilio de la demandante, remitiéndola a la Agencia de Aduana Carlos Durán Araya, ubicado en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, con fecha 28 de noviembre de 2012, entregándose en el lugar señalado por la demandada. En razón de lo anterior, se emitió la guía de despacho 2822, de fecha 28 de Noviembre de 2012, especificándose en ella que la mercadería y carga consistía en 600 cajas de cereza de exportación en cajas de 5 kilos cada una, en 5 pallets de 120 cajas cada uno, Kilos Netos 3000, Kilos Brutos 3325, identificación del número de termógrafo 3495609861 colocado en el pallet, la hora de salida del vuelo AWB: 157-72167141, N° de vuelo H2- 501/QR-922/QR640. Del mismo modo su representada emitió la factura proforma N° 31. Igualmente emitió el packing list, donde se identificó el número de vuelo H2 501, QR-922/QR-640, el número de la guía de despacho 2822, el número del termógrafo e identificó el lugar donde había sido colocado. Toda esta documentación, junto con la factura, EKOFRUT se la remitió a TAYLOR. La demandada emitió la carta de porte aérea denominada AWB N° 157-72167141, suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque, y, finalmente, emitió a la demandante, con fecha 6 de diciembre de 2012, factura no afecta o exenta electrónica N° 7603, por concepto de exportación aérea exento flete aéreo AWB N° 157-72167141, por un total de US\$13.090,21 equivalente a \$6.309.481, indicándose que el valor tipo cambio a esa fecha es de \$482, vencimiento 5 de enero de 2013.

En relación al tercer contrato convenido, ya individualizado, correspondiente al tercer despacho que su representada hizo a la demandada, para que ésta, a su vez, la embarcara para su transporte internacional aéreo, tuvo por objeto la exportación a Inabata



Foja: 1

America, domiciliada en 4225, Executive Square, Suite 290, La Jolla, CA 92037, Shanghai, China, respecto de 437 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$53 por caja, por un total de US\$23,161, y respecto de 43 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$58 por caja, por un total de US\$2.494. Total de lo anterior US\$25,655. Esta exportación fue hecha por EKOFRUT como una venta a tal empresa bajo la modalidad venta a firme, con cláusula de venta C y F. Con motivo de ello EKOFRUT DE ROMERAL emitió la factura de Exportación N° 130, con fecha 29 de noviembre de 2012, respecto de 437 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$53 por caja, por un total de US\$23,161, y respecto de 43 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$58 por caja, por un total de US\$2494. Esta mercadería sería transportada vía aérea desde Santiago de Chile a Shanghai, China. Días antes del 29 de noviembre de 2012, la empresa demandante recibió de la demandada, respecto de esta mercadería, la confirmación de reserva MAWB, para embarcar y transportar por vía aérea esta fruta con destino a Shanghai. En tal confirmación de reserva le informó a EKOFRUT en cuanto a:

- a) Destino: Shanghai, China.
- b) Aerolínea que realizaría el transporte: Tampa Cargo.
- c) Número de la Carta de Porte Aéreo, denominada MAWB: 729-
- d) 8839 2850.
- e) Número de vuelo: AV-098/ AV-006/Por confirmar.
- f) Fecha y hora de salida (ETD): viernes 30 de noviembre a las 7:30 horas.
- g) Fecha y hora de llegada a destino (ETA): lunes 3 de diciembre a las 22:40 horas.
- h) Bultos: 4 pallets
- i) Kilos: 2800 kilos brutos.
- j) Mercadería (Commodity): Cerezas Frescas.
- k) Flete MAWB: Flete Prepagado.
- l) Especificación del itinerario distinguiendo origen, destino, vuelo, fecha de salida y fecha de llegada en destino.
- m) Tarifas del flete aéreo, y los conceptos incluidos en ellos.

Explica que, esta mercadería le fue despachada a la demandada en camiones frigoríficos desde el domicilio de la demandante, remitiéndola a la Agencia de Aduana Carlos Durán Araya, ubicado en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, con fecha 29 de



Foja: 1

noviembre de 2012, y entregándose a la demandada en el lugar señalado por ella. En razón de lo anterior, se emitió la guía de despacho 2827, de fecha 29 de noviembre de 2012, especificándose en ella que la mercadería y carga consistía en 437 cajas de cereza de exportación en cajas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo y 43 cajas de cereza de exportación en cajas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, Kilos Netos 2400, Kilos Brutos 2780, identificación del número de termógrafo 3420921353 colocado en el pallet, la hora de salida 15 horas, identificación de AWB: 729/88392850, N° de vuelo AV-098/AV-0061. Del mismo modo la demandante emitió la factura proforma N° 32 y emitió el packing list, donde se identificó el número de vuelo, el número de la guía de despacho 2827, el número del termógrafo e identificó el lugar donde había sido colocado. Toda esta documentación, junto con la factura, EKOFRUT se la remitió a TAYLOR, y esta última emitió la carta de porte aérea denominada AWB N° 729-88392850, suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque. En ella se especifica que el receptor en destino de esta mercadería era Shanghai New Long March Int'l Trade Co, Ltd, domiciliada en 3188 Long Wu Road, Shanghai, China. Y, finalmente, la demandada emitió a la demandante, con fecha 6 de diciembre de 2012, factura no afecta o exenta electrónica N° 7606, por concepto de exportación aérea exento flete aéreo AWB N° 729-88392850, por un total de US\$11.246,99 equivalente a \$5.421.049, indicándose que el valor tipo cambio a esa fecha es de \$482, vencimiento 5 de enero de 2013.

El cuarto contrato convenido, ya individualizado, correspondiente al cuarto despacho que la demandante hizo a la demandada, para que ésta a su vez la embarcara para su transporte internacional aéreo, tuvo por objeto la exportación a Leistan (Beijing) Trading CO Ltd, domiciliada en Room 105, Huasheng Logistics Zone, 300 Meters West of Nanfaxin Town Hall, Shunping Road, Shunyi District, Beijing-China, respecto de 120 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$62 por caja, por un total de US\$7.440. Esta exportación fue hecha por EKOFRUT como una venta a tal empresa bajo la modalidad venta a firme, con cláusula de venta C y F. Con motivo de ello EKOFRUT emitió la factura de exportación N° 126, con fecha 29 de noviembre de 2012, respecto de 120 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$62 por caja, por un total de US\$7.440. Esta mercadería sería transportada vía aérea desde Santiago de Chile a Beijing, China. Días antes del 29 de noviembre de 2012, EKOFRUT recibió de la demandada, respecto de esta mercadería, la confirmación de reserva MAWB, para embarcar y transportar por vía aérea esta fruta con destino a Beijing, China. En tal confirmación de reserva le informo a EKOFRUT en



Foja: 1

cuanto a:

- a) Destino: Beijing, China.
- b) Aerolínea que realizaría el transporte: Tampa Cargo.
- c) Número de la Carta de Porte Aéreo, denominada MAWB: 729-
- d) 8839 3233.
- e) Número de vuelo: AV-098/ AV-006/Por confirmar.
- f) Fecha y hora de salida (ETD): viernes 30 de noviembre a las 7:30 horas.
- g) Fecha y hora de llegada a destino (ETA): lunes 3 de diciembre a las 23:50 horas.
- h) Bultos: 1 pallets
- i) Kilos: 700 kilos brutos.
- j) Mercadería (Commodity): Cerezas Frescas.
- k) Flete MAWB: Flete Prepagado.
- l) Especificación del itinerario distinguiendo origen, destino, vuelo, fecha de salida y fecha de llegada en destino.
- m) Tarifas del flete aéreo, y los conceptos incluidos en ellos.

Explica que, esta mercadería le fue despachada a la demandada en camiones frigoríficos con 0° C de temperatura desde el domicilio de EKOFRUT, remitiéndola a la Agencia de Aduana Carlos Durán Araya, ubicado en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, con fecha 29 de noviembre de 2012, y entregándola a la demandada en el lugar señalado por ésta. En razón de lo anterior, se emitió la guía de despacho 2826, de fecha de noviembre de 2012, especificándose en ella que la mercadería y carga consistía en 120 cajas de cereza de exportación en cajas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, Kilos Netos 600, Kilos Brutos 690, identificación del número de termógrafo 3093002276 colocado en el pallet, la hora de salida 15 horas, identificación de AWB: 72988393233, N° de vuelo AV- 098/AV-006. Igualmente emitió el packing list, donde se identificó el número de pallet, el número de vuelo, el número de la guía de despacho 2826, el número del termógrafo e identificó el lugar donde había sido colocado. Toda esta documentación, junto con la factura, EKOFRUT se le remitió a TAYLOR, y esta última emitió la carta de porte aérea denominada AWB N° 729-88393233, suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque. En ella solo indica mantener la carga refrigerada desde origen a destino, sin especificar los grados de tal refrigeración. Finalmente, la demandada emitió a EKOFRUT con fecha 6 de diciembre de 2012, factura no afecta o exenta electrónica N° 7605, por concepto de exportación aérea exento flete aéreo AWB N° 729-88393233,



Foja: 1

por un total de US\$2.950,44 equivalente a \$1.422.112, indicándose que el valor tipo cambio a esa fecha es de \$482, vencimiento 5 de enero de 2013.

Respecto al quinto contrato convenido, ya individualizado precedentemente, correspondiente al quinto despacho que EKOFRUT hizo a la demandada, para que ésta, a su vez, la embarcara para su transporte internacional aéreo, tuvo por objeto la exportación a Wise Diviner CO, Ltd, domiciliada en IF, N° 17, LN 118, Jhongiheng N.Rd. Sanchong Dist. New Taipei City 241, Taipei City 241, Taiwán, respecto de 540 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$58 por caja, por un total de US\$31,320, y respecto de 60 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$63 por caja, por un total de US\$3,780. Todo lo anterior por US\$35.100. Esta exportación fue hecha por EKOFRUT como una venta en consignación, con cláusula de venta FOB, con destino Miami, Estados Unidos. Con motivo de ello EKOFRUT emitió al importador la factura de exportación N° 131, con fecha 30 de noviembre de 2012, respecto de 540 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$58 por caja, por un total de US\$31.320, y respecto de 60 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$63 por caja, por un total de US\$3.780. Todo lo anterior por US\$35.100. Días antes del 30 de noviembre de 2012, EKOFRUT recibió de la demandada, la confirmación de reserva MAWB, respecto de esta mercadería, para embarcar y transportar por vía aérea esta fruta con destino a Taipei- Taiwán. En tal confirmación de reserva informó a EKOFRUT en cuanto a:

- a) Destino: Taipei-Taiwan.
- b) Aerolínea que realizaría el transporte: Tampa Cargo.
- c) Número de la Carta de Porte Aéreo, denominada MAWB: 729- 8839 2872.
- d) Número de vuelo: AV-098/ AV-006/ CI 5381.
- e) Fecha y hora de salida (ETD): sábado 1 de diciembre a las 7:30 horas.
- f) Fecha y hora de llegada a destino (ETA): martes 4 de diciembre a las 22:40 horas.
- g) Bultos: 5 pallets
- h) Kilos: 3000 kilos brutos.
- i) Mercadería (Commodity): Cerezas Frescas.
- j) Flete MAWB: Flete Prepagado.
- k) Especificación del itinerario distinguiendo origen, destino, vuelo, fecha de salida y fecha de llegada en destino.



Foja: 1

- l) Las tarifas del flete aéreo, y los conceptos incluidos en ellos.
- m) Día, hora y lugar de la presentación de la carga en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

Explica que, esta mercadería le fue despachada a la demandada en camiones frigoríficos desde el domicilio de EKOFRUT, remitiéndola a la Agencia de Aduana Carlos Durán Araya, ubicado en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, con fecha 30 de noviembre de 2012. En razón de lo anterior, se emitió la guía de despacho 2829, de fecha de noviembre de 2012, especificándose en ella que la mercadería y carga consistía en 540 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$58 por caja, por un total de US\$31.320, y respecto de 60 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$63 por caja. Kilos Netos 3000, Kilos Brutos 3475, identificación del número de termógrafo 3496923297 colocado en el pallet, identificación de AWB: 72988392872, N° de vuelo AV-098/AV-006/ CI 538. Del mismo modo EKOFRUT emitió la factura proforma N° 33 y emitió el packing list, donde se identificó el número de pallet, el número de vuelo, el número de la guía de despacho 2829, el número del termógrafo e identificó el lugar donde había sido colocado, esto es, primera corrida de arriba del pallet N° identificado con una letra T color blanco. Toda esta documentación, junto con la factura, EKOFRUT se la remitió a TAYLOR., y, esta última emitió la carta de porte aérea denominada AWB N° 72988392872, suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque, en la cual solo indica mantener la carga refrigerada desde origen a destino, sin especificar los grados de tal refrigeración. Finalmente, la demandada emitió a EKOFRUT, con fecha 6 de diciembre de 2012, factura no afecta o exenta electrónica N° 7607, por concepto de exportación aérea exento flete aéreo AWB N° 72988392872, por un total de US\$2.950,44 equivalente a \$1.422.112, indicándose que el valor tipo cambio a esa fecha es de \$482, vencimiento 5 de enero de 2013.

En cuanto al sexto contrato convenido, ya individualizado, correspondiente al sexto despacho que EKOFRUT hizo a la demandada, para que ésta a su vez la embarcara para su transporte aéreo, tuvo por objeto la exportación a Social Enterprise LLC, domiciliada en 258 Richardson, Brooklyn, New York, Estados Unidos, destinadas a Miami, respecto de 424 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja, y 176 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja, todo por un total de US\$15.000. Esta exportación fue hecha por EKOFRUT como una venta en consignación, con cláusula de venta FOB, con destino



Foja: 1

Miami, Estados Unidos. Con motivo de ello EKOFRUT emitió la factura de exportación N° 134, con fecha 1 de diciembre de 2012, respecto de 424 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja, y 176 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja. Total cajas 600, todo por un total de US\$15.000. Días antes del 1 de diciembre de 2012, respecto de esta mercadería, EKOFRUT recibió de la demandada la confirmación de reserva MAWB, para embarcar y trasportar por vía aérea esta fruta con destino a Miami, Estados Unidos. En tal confirmación de reserva informó a EKOFRUT en cuanto a:

- a) Destino: Miami- USA.
- b) Aerolínea que realizaría el transporte: Tampa Cargo.
- c) Número de la Carta de Porte Aéreo, denominada MAWB: 729-8839 2894.
- d) Número de vuelo: AV-098/ AV-006.
- e) Fecha y hora de salida (ETD): martes 4 de diciembre a las 8:50 horas.
- f) Fecha y hora de llegada a destino (ETA): martes 4 de diciembre a las 23:30 horas.
- g) Bultos: 5 pallets
- h) Kilos: 3500 kilos brutos.
- i) Mercadería (Commodity): Cerezas Frescas.
- j) Flete MAWB: Flete Prepagado.
- k) Especificación del itinerario distinguiendo origen, destino, vuelo, fecha de salida y fecha de llegada en destino.
- l) Las tarifas del flete aéreo, y los conceptos incluidos en ellos.
- m) La carga sería en el aeropuerto.

Explica que, esta mercadería le fue despachada a la demandada en camiones frigoríficos desde el domicilio de EKOFRUT, remitiéndola a la Agencia de Aduana Carlos Durán Araya, ubicado en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, con fecha 1 de diciembre de 2012. En razón de lo anterior, se emitió la guía de despacho 2831, de fecha de diciembre de 2012, especificándose en ella que la mercadería y carga consistía en 424 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, y 176 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja. Kilos Netos 3000, Kilos Brutos 3450. Del mismo modo EKOFRUT emitió la factura proforma N° 35 y emitió el packing list, donde se identificó el número de pallet, el número de vuelo, el número de la guía de despacho 2831, el número del termógrafo 3446901315 e identificó el lugar donde había sido colocado, arriba del pallet N° 6 identificado con una letra T de



Foja: 1

color rojo. Toda esta documentación, junto con la factura de exportación, le fue remitida a la demandada, y, esta última, emitió la carta de porte aérea denominada AWB N° 72988392894, suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque. En ella solo indica mantener la carga refrigerada desde origen a destino, sin especificar los grados de tal refrigeración, indicándose en ella que el arribo hay que notificarlo a Brandon Ranking, U.S.A., P.H. 852-238-80871, FX 852-238-40932. Finalmente, la demandada emitió a EKOFRUT, con fecha 6 de diciembre de 2012, factura no afecta o exenta electrónica N° 760S, por concepto de exportación aérea exento flete aéreo AWB N° 72988392894, por un total de US\$8.286,27 equivalente a \$4.002.268, indicándose que el valor tipo cambio a esa fecha es de \$483, vencimiento 5 de enero de 2013.

En último término, alude al séptimo contrato convenido, ya individualizado, correspondiente al séptimo despacho que EKOFRUT hizo a la demandada, para que ésta a su vez la embarcara para su transporte aéreo, cuyo objeto fue para la exportación a Social Enterprise LLC, domiciliada en 258 Richardson, Brooklyn, New York, Estados Unidos, destinadas a Miami, Estados Unidos, respecto de 557 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de US\$25 por caja, y 283 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja. Total 840 cajas por un total de US\$21.000. Esta exportación fue hecha por EKOFRUT como una venta en consignación, con cláusula de venta FOB, con destino Miami, Estados Unidos. Con motivo de ello EKOFRUT emitió la factura de exportación N° 135, con fecha 3 de diciembre de 2012, respecto de 557 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de US\$25 por caja, y 283 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja. Total 840 cajas por un total de US\$21.000. Días antes del 3 de diciembre de 2012, respecto de esta mercadería, EKOFRUT recibió de la demandada la confirmación de reserva MAWB, para embarcar y transportar por vía aérea esta fruta con destino a Miami. Estados Unidos. En tal confirmación de reserva le informo a EKOFRUT en cuanto a:

- a) Destino: Miami- USA.
- b) Aerolínea que realizaría el transporte: Lan Cargo.
- c) Número de la Carta de Porte Aéreo, denominada MAWB: 045- 8593 4682.
- d) Número de vuelo: UC 1100
- e) Fecha y hora de salida (ETD): lunes 3 de diciembre de 2012 a las 23:50 horas.
- f) Fecha y hora de llegada a destino (ETA): martes 4 de diciembre de 2012 a las 13:30 horas.



Foja: 1

- g) Bultos: 7 pallets
- h) Kilos: 4700 kilos brutos.
- i) Mercadería (Commodity): Cerezas Frescas.
- j) Flete MAWB: Flete Prepagado.
- k) Especificación del itinerario distinguiendo origen, destino, vuelo, fecha de salida y fecha de llegada en destino.
- l) Las tarifas del flete aéreo, y los conceptos incluidos en ellos.
- m) Lugar, día y hora de presentación de la carga en el aeropuerto.

Advierte que, anteriormente le había informado a EKOFRUT de una primera reserva de transporte aéreo para el día 4 de diciembre de 2012.

Explica que, esta mercadería le fue despachada a la demandada en camiones frigoríficos desde el domicilio de EKOFRUT, remitiéndola a la Agencia de Aduana Carlos Durán Araya, ubicado en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, con fecha 3 de diciembre de 2012, y le fue entregada a la demandada en el lugar y hora señalada por ella. En razón de lo anterior, se emitió la guía de despacho 2835, de fecha 3 de diciembre de 2012, especificándose en ella que la mercadería y carga consistía en 840 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de US\$25 por caja, y 283 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, en / pallet de 120 cajas, un precio unitario de US\$25 por caja. Kilos Netos 3000, Kilos Brutos 3450. Indicó el número de termógrafo 3443906107 y la identificación de la carta de porte AWB emitida por la demandada 045-85934682. Del mismo modo EKOFRUT emitió la factura proforma N° 36 y emitió el packing list, donde se identificó el número de pallet, el número de vuelo, el número de la guía de despacho 2835, el número del termógrafo 3443906107 e identificó el lugar donde había sido colocado, primera corrida de arriba del pallet N° 7 identificado con una letra T de color rojo. Toda esta documentación, junto con la factura, EKOFRUT se la remitió a TAYLOR, y, esta última, emitió la carta de porte aérea denominada AWB N° 045-85934682, suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque. En ella solo indica mantener la carga refrigerada desde origen a destino, sin especificar los grados de tal refrigeración y que el arribo hay que notificarlo a Brandon Ranking, U.S.A., P.H. 852-238- 80871, FX 852-238-40932. Finalmente, la demandada emitió a EKOFRUT, con fecha 6 de diciembre de 2012, factura no afecta o exenta electrónica N° 7610, por concepto de exportación aérea exento flete aéreo AWB N° 045-85934682, por un total de US\$11.527,11 equivalente a \$5.567.594, indicándose que el valor tipo cambio a esa fecha es de \$483, vencimiento 5 de enero de 2013.



Foja: 1

A continuación, describe la ejecución de cada uno de los siete contratos celebrados entre las partes y los incumplimientos respectivos de la demandada, asociados a los embarques y transportes correlativos:

El primer embarque y transporte aéreo internacional de mercadería estaba dirigido a Freshmart Singapore Pte Ltd, domiciliada en 218 Pandan Loop, Singapur, China, respecto de 360 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de US\$46 por caja, por un total de US\$ 16.560. Número de la Carta de Porte, denominada MAWB: 157-72167130. EKOFRUT despachó a TSMP el total de la carga que sería transportada al Aeropuerto Arturo Merino Benítez el día y al lugar solicitado previamente por la demandada, como igualmente en la misma oportunidad la documentación que EKOFRUT se encontraba obligada a enviarle, factura de exportación y/o proforma; guía de despacho, packing list, y certificado de inspección del SAG. Esta carga fue recibida por la demandada el día y en el lugar solicitado por ella. Sin embargo, la carga en cuestión no arribó a destino con el termógrafo colocado por EKOFRUT en el pallet señalado en el packing list, lo que es sumamente serio y grave, pues dicho instrumento es imprescindible en esta actividad pues permite medir y registrar la temperatura a que fue expuesta la mercadería durante su transporte y de ese modo determinar si durante él se cumplió con la refrigeración a una temperatura entre 0° C y 5° C. En efecto, una refrigeración a una temperatura superior o no refrigeración de la misma, quiebra la cadena de frío y ello causa daño en la fruta tanto en su condición como a la fruta misma. Sin perjuicio de lo anterior, la fruta arribó con serios y graves daños causados por problemas de condición al arribo, lo que significó que la fruta en cuestión, desde que fue recepcionada por la demandada y hasta que llegara a destino, no tuvo una refrigeración o frío a temperaturas entre 0° C a 5° C, sino que superior, o derechamente no la tuvo. Los daños con motivo de los problemas de condición de la fruta fresca consistieron en fruta transpirada, podrida, blanda, con hongos, partida, etc, ocasionado por las altas y diferentes temperaturas a que estuvo expuesta durante el transporte, quebrando la cadena de frío, además de un mayor tiempo de viaje lo que afecta la vida del fruto y acelera drásticamente su perecibilidad natural. Estos problemas de condición o de apariencia fueron constatados en una inspección posterior realizada por una empresa externa e independiente, a petición del importador, la que siempre se realiza en destino con el objeto de constatar el estado de la fruta a su arribo a destino. La demandada incumplió con su obligación de cuidado respecto de la integridad y condición de la fruta durante todo el tiempo que se encontró en su poder y hasta cuando ella fue retirada por el importador en el lugar de destino.



Foja: 1

El segundo embarque y transporte aéreo internacional estaba dirigido a Freshmart Singapore Pte Ltd, domiciliada en 218 Pandan Loop Singapur, China, respecto de 600 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de US\$46 por caja, por un total de US\$27,600. Número de la Carta de Porte Aéreo, denominada MAWB: 157-7216 7141. EKOFRUT despachó a TSMP el total de la carga que sería transportada al Aeropuerto Arturo Merino Benítez el día y al lugar solicitado previamente por la demandada, como igualmente en la misma oportunidad, la documentación que EKOFRUT se encontraba obligada a enviarle, ya señalada. El transporte aéreo arribó en destino el 3 de diciembre de 2012 con un día retraso al señalado previamente por la demandada, 2 de diciembre de 2012. Asimismo en el arribo pudo constatarse que, desde que la fruta materia de este embarque fue recepcionada por la demandada y durante su transporte aéreo hasta su arribo en destino estuvo expuesta a una temperatura promedio de viaje, según lo que fue constatado en su termógrafo, de 13,3° Celsius, lo que evidentemente dañó la fruta, pues hubo un quiebre en la cadena de mantención de frío de 0° a 5° Celsius. Producto de lo anterior, y luego que el importador retirara la fruta del aeropuerto del arribo, la inspeccionó, realizando una constatación de su estado a un determinado número de cajas elegidas en forma aleatoria, pero de un porcentaje representativo de la carga, procedió a abrirlas y pudo apreciar que la fruta en cuestión se encontraba afectada con serios problemas de condición, es decir, daños graves en su apariencia. Esta revisión que realiza el importador, lo hace por intermedio de una empresa externa e independiente, y es de normal ocurrencia, pues siempre el importador de fruta fresca debe constatar el estado de la misma cuando arriba a destino. Como consecuencia de lo anterior, el importador pidió a EKOFRUT que le emitiera nota de crédito de US\$11,040, rebajándose así en ese monto de la venta total previamente convenida. La demandada incumplió con su obligación de cuidado respecto de la integridad y condición de la fruta durante todo el tiempo que se encontró en su poder y hasta cuando ella fue retirada por el importador en el lugar de destino. Del mismo modo incumplió con su obligación de realizar el transporte aéreo dentro de los plazos señalados, lo que fue reconocido por la demandada. Ambos incumplimientos, causaron los daños en la fruta que fue transportada.

El tercer embarque y transporte internacional aéreo, estaba dirigido a Inabata America, domiciliada en 4225, Executive Square, Suite 290, La Jolla, CA 92037, Shanghai, China, respecto de 437 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$53 por caja, por un total de US\$23.161, y respecto de 43 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$58 por caja, por un



Foja: 1

total de US\$2494. Total de lo anterior US\$25.655. Número de la Carta de Porte Aéreo, denominada MAWB: 729-8839 2850. EKOFRUT despachó a TSMP el total de la carga que sería transportada al Aeropuerto Arturo Merino Benítez el día y al lugar solicitado previamente por la demandada, como igualmente junto con ella, la documentación que EKOFRUT se encontraba obligada a enviarle, ya señalada. Esta fruta arribó en destino sin termógrafo y con tres días de atraso o retardo (6 de diciembre de 2012 y no el 3 de diciembre de 2012) y el importador al realizar la inspección antes señalada pudo constatar serios y graves problemas de condición de la fruta, es decir, dañada en su apariencia, producto del quiebre de la cadena de frío ocurrido por las altas temperatura a que fue expuesta en el Aeropuerto durante su embarque y transporte internacional aéreo. La demandada incumplió con su obligación de cuidado respecto de la integridad y condición de la fruta durante todo el tiempo que se encontró en su poder y hasta cuando ella fue retirada por el importador en el lugar de destino. Del mismo modo incumplió con su obligación de realizar el transporte aéreo dentro de los plazos señalados, lo que fue reconocido por la demandada. Ambos incumplimientos, son los causantes directos de los daños en la fruta que fue transportada.

El cuarto embarque y transporte aéreo estaba dirigido a Leistan Trading CO Ltd, (Beijing, China) domiciliada en Room 105, Huasheng Logistics Zone, 300 Meters West of Nanfaxin Town Hall, Shunping Road, Shunyi District, Beijing-China, respecto de 120 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$62 por caja, por un total de US\$7,440. Número de la Carta de Porte Aéreo, denominada MAWB: 729-8839 3233. EKOFRUT despachó a TSMP el total de la carga que sería transportada al Aeropuerto Arturo Merino Benítez el día y al lugar solicitado previamente por la demandada, como igualmente en la misma oportunidad la documentación que EKOFRUT se encontraba obligada a enviarle, ya señalada. Esta carga llegó a destino sin termógrafo, con las consecuencias que ello importa, antes ya explicadas. Asimismo arribó con 2 días de atraso en destino (5 de diciembre de 2012 en vez del día 3), lo que fue reconocido por la demandada. Ambas circunstancias significaron que la fruta arribara con serios y graves problemas de condición o apariencia, lo que fue constatada en la inspección posterior realizada por una empresa externa e independiente, a petición del importador, como antes ya se indicó. A mayor abundamiento, la demandada incurrió en una demora inexcusable en despachar al importador el certificado de origen de la fruta que debió ser despachado junto con la carga y fue despachado el día 20 de diciembre, lo que impidió al importador retirar la carga a su arribo, pero pagando multas por no tener toda la documentación. La



Foja: 1

demandada incumplió con su obligación de cuidado respecto de la integridad y condición de la fruta durante todo el tiempo que se encontró en su poder y hasta cuando ella fue retirada por el importador en el lugar de destino. Del mismo modo incumplió con su obligación de realizar el transporte aéreo dentro de los plazos señalados, lo que fue reconocido por la demandada. También incumplió con enviarle oportunamente al importador toda la documentación necesaria para su internación legal y material en el lugar de destino. Estos incumplimientos son la causa directa de los daños sufridos en la fruta que fue transportada.

El quinto embarque y transporte aéreo estaba dirigido a Wise Diviner CO, Ltd (Taipei-Taiwán), domiciliada en IF, N° 17, LN 118, Jhongiheng N.Rd. Sanchong Dist. New Taipei City 241, Taipei City 241, Taiwán, respecto de 540 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$58 por caja, por un total de US\$31.320, y respecto de 60 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$63 por caja, por un total de US\$3.780. Todo lo anterior por US\$35.100. Número de la Carta de Porte Aéreo, denominada MAWB: 729-SS39 2872. EKOFRUT despachó a TSMP el total de la carga que sería transportada al Aeropuerto Arturo Merino Benítez el día y al lugar solicitado previamente por la demandada, como igualmente junto con la documentación que EKOFRUT se encontraba obligada a enviarle, ya señalada. Esta carga arribó a destino con tres días de atraso (7 de diciembre de 2012 en vez del día 4 de dicho mes, según lo programado por la demandada) y la carga estuvo expuesta, luego de ser entregada por EKOFRUT, durante su embarque y transporte aéreo a una temperatura promedio aproximado de 13° C, según dio cuenta termógrafo que en esta oportunidad si llegó a destino junto con la carga. Como consecuencia de todo lo anterior, significó que la fruta arribara con serios y graves problemas de condición o apariencia, lo que fue constatado en la inspección posterior realizada por una empresa externa e independiente, a petición del importador, como antes ya se indicó. Los problemas de condición de la fruta fresca consistieron en fruta transpirada, podrida, blanda, con hongos, partida, etc, ocasionado por las altas y diferentes temperaturas a que estuvo expuesta durante el transporte, quebrando la cadena de frío, además de un mayor tiempo de viaje, lo que afecta la vida del fruto y acelera drásticamente su perecibilidad natural. A mayor abundamiento, la demandada incurrió en un serio incumplimiento, pues tuvo una demora inexcusable en despachar al importador el certificado de origen de la fruta que debió ser despachado junto con la carga y fue despachado el día 20 de diciembre, lo que impidió al importador retirar la carga a su arribo, pero pagando multas por no tener toda



Foja: 1

la documentación. La demandada incumplió con su obligación de cuidado respecto de la integridad y condición de la fruta durante todo el tiempo que se encontró en su poder y hasta cuando ella fue retirada por el importador en el lugar de destino. Del mismo modo incumplió con su obligación de realizar el transporte aéreo dentro de los plazos señalados, lo que fue reconocido por la demandada. Ambos incumplimientos, causaron los daños en la fruta que fue transportada.

El sexto embarque y transporte aéreo, estaba destinado a Social Enterprise LLC, domiciliada en 258 Richardson, Brooklyn, New York, Estados Unidos, dirigido a la ciudad de Miami, Estados Unidos, respecto de 424 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja, y 176 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja, todo por un total de US\$15.000. Número de la Carta de Porte Aéreo, denominada MAWB: 729-8839 2894. EKOFRUT despachó a TSMP el total de la carga que sería transportada al Aeropuerto Arturo Merino Benítez el día y al lugar solicitado previamente por la demandada, como igualmente la documentación que EKOFRUT se encontraba obligada a enviarle, ya señalada. A solicitud de la demandada, esta carga EKOFRUT la despachó el 1 de diciembre de 2012 desde su planta en Romeral, Curicó al Aeropuerto Arturo Merino Benítez, donde fue recibida por la demandada con igual fecha. Sin embargo, la embarcó para su transporte aéreo el día 4 de diciembre de 2012, es decir, con un retraso de 3 días. También esta carga, arribó a destino sin su respectivo termógrafo colocado por EKOFRUT e informado en el pertinente packing list, y también se constató en su arribo, graves y serios problemas de condición de la fruta, según lo informado por la pertinente empresa inspectora. La demandada incumplió con su obligación de cuidado respecto de la integridad y condición de la fruta durante todo el tiempo que se encontró en su poder y hasta cuando ella fue retirada por el importador en el lugar de destino. Del mismo modo incumplió con su obligación de realizar el transporte aéreo dentro de los plazos señalados, lo que fue reconocido por la demandada. Ambos incumplimientos, causaron los daños en la fruta que fue transportada.

El séptimo y último embarque y transporte aéreo estaba destinado a Social Enterprise LLC, domiciliada en 258 Richardson, Brooklyn, New York, Estados Unidos, dirigido a la ciudad de Miami, Estados Unidos, respecto de 557 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de US\$25 por caja, y 283 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja. Total 840 cajas por un total de US\$21.000. Número de la Carta de Porte Aéreo, denominada MAWB:



Foja: 1

045-8593 4682. Esta carga arribó a destino con termógrafo, pero la inspección realizada determinó que los registros del mismo demostraban que durante el transporte aéreo la fruta fresca estuvo expuesta a una temperatura promedio de $8,2^{\circ} \text{C}$, lo que significó que la fruta arribara con serios y graves problemas de condición, es decir, con daños en su apariencia. Esta carga arribó a destino en la fecha programada, pero junto con ella llegó también la carga anterior del sexto embarque, lo que demuestra que la demandada retrasó el sexto embarque de la carga, circunstancia que le provocó daños a la misma. La demandada incumplió con su obligación de cuidado respecto de la integridad y condición de la fruta durante todo el tiempo que se encontró en su poder y hasta cuando ella fue retirada por el importador en el lugar de destino. Del mismo modo incumplió con su obligación de realizar el transporte aéreo dentro de los plazos señalados, lo que fue reconocido por la demandada. Ambos incumplimientos, causaron los daños en la fruta que fue transportada.

En seguida, se refiere a los daños sufridos por EKOFRUT como consecuencia de los problemas derivados de la deficiente prestación de servicios de la demandada con motivo del, a su vez, deficiente transporte aéreo, es decir, como causa directa de los incumplimientos de la demandada en cada uno de los contratos celebrados con EKOFRUT.

En primer término se refiere al daño por lucro cesante, describiendo sus características respecto de cada contrato o embarque.

En cuanto al primer y segundo embarque y exportación, cuyo importador fue Freshmart Singapore Pte Ltd, domiciliada en 218 Pandan Loop Singapur, China, señala que EKOFRUT sufrió un lucro cesante de US \$11.040, cantidad que dejó de percibir pues del total del precio de las 2 ventas a firmas convenidas, previo a la exportación, EKOFRUT recibiría la cantidad de US\$44.160, sin embargo, por los problemas de la condición de la fruta en su arribo a destino, el importador solo le pagó la suma de US\$33,120. Ahora bien, de esta cantidad de US\$33,120, EKOFRUT debía pagar el costo del transporte aéreo de estos dos primeros embarques por un total de US\$ 21.030, 21. Hace presente que el importador liquidó en forma conjunta estos dos embarques.

En cuanto el tercer embarque y exportación, a Inabata America, Shanghai, China, domiciliada en 4225, Executive Square, Suite 290, La Jolla, CA 92037, señala que EKOFRUT sufrió un lucro cesante de US\$ 19.085,17, cantidad que dejó de percibir, pues del total del precio la venta a firme que EKOFRUT celebró previo a su exportación, recibiría una cantidad total ascendente a US\$25.655. Sin embargo, por los problemas de mala condición de la fruta en su arribo en destino, el importador solo le pagó la suma de



Foja: 1

US\$6.569,83, según consta en la liquidación que posteriormente le envió. Por su parte EKOFRUT debía pagarle a la demandada por el flete aéreo, la suma de US\$14.408,11.

En relación al cuarto embarque exportado a Leistan Trading CO Ltd (Beijing-China), señala que EKOFRUT sufrió un lucro cesante de US\$3.558, cantidad que dejó de percibir, pues del total del precio la venta a firme celebrada previamente, EKOFRUT recibiría la cantidad ascendente US\$7,440. Sin embargo, por los problemas de la mala condición de la fruta en su arribo en destino, el importador solo le pagó la suma de US\$3,882, según consta en la liquidación que posteriormente le envió. Por su parte EKOFRUT debía pagarle a la demandada por el flete aéreo, la suma de US\$2.950,44.

Respecto del quinto embarque y exportación, destinado a Wise Diviner CO, Ltd, Taipei, Taiwán, señala que EKOFRUT sufrió un lucro cesante de US\$11.857,30, cantidad que dejó de percibir, pues del total de la venta a firme celebrada, EKOFRUT recibiría la cantidad ascendente a US\$35.100. Sin embargo, por los problemas de la condición de la fruta, el importador solo pagó la suma de US\$ 23.242,70, según consta en la liquidación que posteriormente le envió. Por su parte EKOFRUT debía pagarle a la demandada por el flete aéreo, la suma de US\$14.110,99.

En cuanto al sexto embarque y exportación, dirigido a Social Enterprise LLC, domiciliada en 258 Richardson, Brooklyn, New York, Estados Unidos, con destino Miami, señala que EKOFRUT sufrió un lucro cesante de US\$5.510, cantidad que dejó de percibir, pues de acuerdo con el precio de su venta en consignación convenido previo a la exportación, EKOFRUT recibiría un total ascendente de US\$24,950. Sin embargo, por los problemas de la mala condición de la fruta, el importador solo le pagó la suma de US\$ 19.440, según consta en la liquidación que posteriormente le envió. Por su parte EKOFRUT debía pagarle a la demandada por el flete aéreo, la suma de US\$ 8.286,27.

Respecto al séptimo y último embarque y exportación dirigida a Social Enterprise LLC, domiciliada en 258 Richardson, Brooklyn, New York, Estados Unidos, con destino Miami, señala que EKOFRUT sufrió un lucro cesante de US\$8.736,8, pues de acuerdo con el precio de su venta en consignación convenido, previo a la exportación, EKOFRUT recibiría un total ascendente de US\$35.952. Sin embargo, por los problemas de la mala condición de la fruta arribada en destino, el importador solo le pagó la suma de US\$27.215,20 según consta en la liquidación que posteriormente le envió. Por su parte EKOFRUT debía pagarle a la demandada por el flete aéreo, la suma de US\$ 8.286,27.

Concluye señalando que, el total del lucro cesante sufrido por EKOFRUT es la suma US\$59.787,27 en su equivalente en pesos al valor del tipo de cambio del día del



Foja: 1

pago, que al día 1 de marzo de 2013 equivale, según valor dólar observado a esa fecha a la suma de \$28.345.145.

Finalmente se refiere al daño moral, como causa directa de los incumplimientos de la demandada en cada uno de los contratos celebrados, fundado en el enorme desprestigio que EKOFRUT fue víctima de toda esta situación, como empresa y su marca comercial en los mercados en que arribó esta fruta, sea de parte de cada importador, empresas que hicieron los informes de calidad de la fruta a su arribo, y también en cada uno de los mercados finales de destino en que ella arribó, de primer nivel. Igualmente, sufrió un desprestigio de enorme proporción referente a la calidad de su fruta exportada a esos mercados, en todos los que tuvieron intervención con la fruta en cuestión en los respectivos lugares de destino en que ella arribó. Para ello hay que considerar la circunstancia que en esta actividad es fundamental el nombre y la marca del exportador, eso es lo que vale. Un problema de la fruta como el expuesto en esta demanda, daña directamente y fundamentalmente al exportador, no así tanto a la fruta en sí misma. En efecto, si el exportador tiene prestigio en el mercado, este último actúa de acuerdo con ello, y por lo tanto, de antemano el mercado hace plena confianza sobre la calidad de la fruta de tal exportador, y por lo mismo puede obtenerse mejores precios en su comercialización. De lo anterior EKOFRUT no gozará por los hechos en que se fundamenta esta demanda. Por otra parte, la fruta arribada con problemas de condición en destino fueron las primeras exportaciones que EKOFRUT hizo durante la temporada de noviembre de 2012 a enero de 2013, entonces, esto los obligó a cambiar de TAYLOR a otro transportista, incluso antes de conocer las condiciones en que arribara su fruta de los últimos embarques que transportó la demandada, debiendo dar explicaciones al nuevo transportista para justificar y acreditar la buena calidad de su fruta. También significó, agravando lo anterior, que durante la temporada referida no pudieran hacerle más exportaciones a uno de esos clientes que sufrió este problema, ya que no quiso comprar más su fruta. Asimismo hay que considerar que los respectivos importadores a los cuales iba destinada la fruta son, a su vez, empresas prestigiosas dentro de su mercado, y por lo mismo, lograr comercializar su fruta por intermedio de ellos, había sido todo un logro para su empresa, que también se resintió por toda esta situación y que costará recuperar. Todo este desprestigio comercial sufrido por EKOFRUT, tanto como productor y exportador, y de su fruta, para cuya producción se había incurrido en enormes esfuerzos económicos, materiales y humanos durante un año, no puede ser reparado en una cifra menor a \$60.000.000, cantidad que pide que la demandada pague a EKOFRUT, o la cantidad que en justicia el Tribunal



Foja: 1

determine de acuerdo con el mérito del proceso.

Para fundamentar sus alegaciones, cita, además de las normas generales de los contratos establecidas en el Código Civil, las normas del Tratado Multilateral denominado “*Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*”, promulgado por el Decreto N° 56, del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, con fecha 24 de marzo de 2009, publicado en el Diario Oficial con fecha 19 de mayo de 2009, aprobado previamente por el H. Congreso Nacional, según consta en el oficio N° 7.811, de 20 de noviembre de 2008, de la Honorable Cámara de Diputados, vigente en nuestro país desde el día 19 de mayo de 2009; y, concluye de dichas normas internacionales, las siguientes circunstancias:

1° La demandada tiene la calidad de transportista contractual, pues es ella la se obligó para con EKOFRUT a realizar cada transporte internacional aéreo.

2° Pesa sobre la demandada una obligación de cuidado y conservar la mercadería desde que le fue entregada por EKOFRUT hasta que, a su vez, le sea entregada al importador.

3° Se presume que los daños causados a la mercadería son por culpa del transportista, quien debe probar su actuar diligente para liberarse de responsabilidad.

4° Las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes y agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, con relación al transporte realizado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual.

En virtud de los argumentos de hecho y de derecho expuestos solicita tener por interpuesta demanda de resolución de contrato con indemnización de perjuicios en contra de TAYLOR LOGISTICS CHILE S.A., con nombre de fantasía TSMP LOGISTICS CHILE S.A., sociedad del giro logística integral, embarcadores de carga aérea y marítima, manipulación de carga, servicios de almacenaje, depósito y transporte, representada por don Matthew Taylor Pollmann, factor de comercio, ambos con domicilio en Rosario Norte N° 615, Oficina 1204, Las Condes, a fin de que se declare judicialmente la resolución de los siete contratos celebrados entre EKOFRUT y la demandada, consistentes en la prestación de servicios de logística integral, almacenamiento, embarcamiento y el transporte aéreo internacional de mercaderías que esta última se obligó a prestar, prestó y realizó a EKOFRUT, ya individualizados, celebrados indistintamente entre el 26 de noviembre del 2012 al 3 de diciembre de 2012, referidos a cerezas frescas de exportación de propiedad de EKOFRUT y que constituyeron el objeto de cada uno de los contratos y por ende de



Foja: 1

la mercadería que exportó al exterior, en razón del incumplimiento incurrido por la demandada en las respectivas ejecuciones de cada uno de ellos. Como consecuencia de lo anterior, también pide que el Tribunal:

a) Libere a EKOFRUT de la obligación de pagar a la demandada la respectiva remuneración por los servicios prestados, como igualmente el valor de cada uno de los transportes aéreos internacionales de mercadería, referentes a cada uno de los contratos celebrados entre las partes e individualizados en la demanda.

b) Condene a la demandada a indemnizar a EKOFRUT los perjuicios que le causó y que son resultantes de los incumplimientos de aquélla en la ejecución de cada uno de los contratos celebrados, por concepto de **lucro cesante**, obligándola al pago total de la suma US\$59.787,27 en su equivalente en pesos al valor del tipo de cambio al día del pago, que al día 1 de marzo de 2013 equivale, según valor dólar observado a esa fecha, a la suma de \$28.345.145, o la suma que en justicia el Tribunal determine de acuerdo con el mérito del proceso, y también por concepto de **daño moral**, obligándola al pago de la suma de \$60.000.000, o la suma que en justicia el Tribunal determine de acuerdo con el mérito del proceso.

c) Que, las sumas a que sea condenada la demandada lo sean más sus respectivos reajustes e intereses, desde la fecha en que ocurrieron los hechos o desde la que el Tribunal determine, con costas.

En subsidio, en el evento que el Tribunal no diere lugar a la demanda de resolución de contrato con indemnización de perjuicios, por estimar que a la fecha de la interposición del presente libelo cada uno de los contratos celebrados e individualizados anteriormente no se encontrare vigente o haya terminado o concluido su ejecución; o sea improcedente conforme a derecho, deduce en contra de la demandada individualizada y fundada en los mismos argumentos de hecho y de derecho expuestos en la demanda principal y en los incumplimientos de la demandada en la ejecución de cada uno de los contratos celebrados, todos los que reproduce íntegramente por razones de economía procesal; demanda de indemnización de perjuicios, solicitando a al Tribunal que la acoja en todas sus partes y condene a pagar a favor de EKOFRUT, a título de indemnización de perjuicios con ocasión de los daños causados a la demandante por los citados incumplimientos incurridos por la demandada en cada uno de los contratos anteriormente individualizados, daños también expuestos en la demanda principal, cuyos fundamentos que también da por íntegramente reproducidos por razones de economía procesal, por concepto de **lucro cesante** la suma de US\$ 59.787,27 en su equivalente en pesos al valor del tipo



Foja: 1

de cambio del día del pago, que al día 1 de marzo de 2013 equivale, según valor dólar observado a esa fecha, a la suma de \$28.345.145; o la cifra que el Tribunal estime de justicia de acuerdo con el mérito de autos, y por concepto de **daño moral** la suma de \$60.000.000 o la cifra que el Tribunal estime de justicia de acuerdo con el mérito de autos, todo lo anterior más reajustes e intereses, desde la fecha en que sucedieron los hechos y hasta el pago de las sumas que resulte la demandada condenada al pago, o entre las fechas que el Tribunal determine, con costas.

A lo principal del folio 12, comparece la demandada, en adelante denominada, “TSMP” , “TAYLOR LOGISTICS” o “el agente de carga” , contestando la demanda principal y subsidiaria interpuesta en su contra por EKOFRUT, en adelante también, el “embarcador” o “la actora” , solicitando su completo rechazo, en todas y cada una de sus partes, por carecer absolutamente de todo fundamento, por los antecedentes y consideraciones de hecho y derecho que expone a continuación.

Hace presente, respecto a los servicios contratados, que, la actora afirma haber celebrado con su parte siete contratos, que denomina o califica de “*logística integral, almacenamiento, embarcamiento (sic) y transporte aéreo internacional de mercaderías*” , sin embargo, contrariamente a la definición de la actora, ésta contrató a su parte solo y exclusivamente el agenciamiento o forwarding de ciertas cargas, que resultan ser nada más que lo habitual, legal y consuetudinariamente ofrecido y prestado por todos los agentes de carga en general, conocidos por todas las empresas que participan en actividades de comercio exterior, de exportación o importación en Chile y mundialmente. El transporte aéreo de carga en la actualidad se desarrolla mayormente por intermedio de agentes de carga o, como se los conoce en la jerga de la industria, “*transitarios o freight forwarders*” .

Explica que, en nuestro derecho no existe una conceptualización o definición de lo que es un agente de carga. No obstante, recurriendo a la doctrina podemos decir, en términos generales, que, en principio, un “*freight forwarder*” no es un transportador sino una persona auxiliar, un intermediario profesional entre los intereses de la carga y el transportador, quien coordina y organiza el transporte de cosas desde el origen hasta el destino, pero que no se obliga a transportar el mismo y no acepta responsabilidad como transportador. En materia aérea, sus servicios se traducen, en la práctica, en la elección del transportador en las fechas requeridas por el embarcador, según la disponibilidad (que en Chile suele ser escasa en lo



Foja: 1

referido a transporte de carga); la cotización del flete y condiciones de transporte; la elección, en lo posible y sujeto a disponibilidad, según el destino de la carga, de las rutas apropiadas; la emisión de las guías aéreas y la gestión de otros servicios documentales etc. Pero, salvo casos muy excepcionales (que no son del caso de autos), en ningún caso se extienden a la contratación por cuenta propia, la ejecución del transporte, y las obligaciones que de ello deriven.

Agrega que, además, en la práctica, en el transporte aéreo, el agente de carga puede asumir también, las funciones complementarias de:

i) Agente de un transportista aéreo en el marco de IATA, que es la situación de TAYLOR LOGISTICS, celebrando contratos de transporte aéreo a nombre, por cuenta, cargo, costo y riesgo exclusivamente del transportador aéreo, como complemento del contrato de agenciamiento de carga, de ahí el rol de intermediario entre el transporte y la carga a que alude la definición anterior.

ii) Transportista aéreo, asumiendo el mismo la realización de la operación de transporte aéreo a su propio nombre, lo cual normalmente se restringe a las propias empresas de transporte aéreo, que cuentan con los medios materiales y logísticos necesarios para prestar directamente un servicio de transporte y, a la vez ofrecen servicios integrales propios del agente de carga, que van más allá del mero transporte, incluyendo las diligencias o actividades conexas, previas o posteriores al transporte. Esta función, no obstante, es muy poco usual.

Explicita que, en el transporte aéreo, una u otra de las funciones complementarias anteriores (agente o transportista), se advierten, demuestran y prueban según la forma en que el agente de carga ha emitido el correspondiente documento que evidencia y acredita la celebración de un contrato de transporte aéreo de cargar sus términos y condiciones, conocido por el nombre de “*carta de porte aérea*”, “*guía aérea*” o -comúnmente - por la denominación inglesa de “*Air Waybill*”. Dicha guía aérea, luego, sigue internacionalmente el formato o modelo definido por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), de cuyo examen vemos claramente que está estructurada para ser completada (llenada), emitida y suscrita directamente por el transportista, o bien, alternativamente, completada y suscrita por un agente de carga; pero en este segundo caso (agente) por cuenta y en representación del transportista. Cuando la guía aérea se completa y firma por el agente de carga en su rol de agente del transportador, y solo en su calidad de tal (no-transportista), se consigna el nombre



Foja: 1

y datos del agente de carga en un recuadro del formulario IATA que aparece a continuación de los recuadros destinados a contener los nombres y domicilios del expedidor y destinatario de la carga, bajo el epígrafe en inglés “*issuing Carrier's Agent Name and City*” , es decir, en castellano, “*Nombre y Ciudad del emisor Agente del Transportador*” y, a continuación, en el recuadro inmediatamente inferior, se consigna el Código IATA del agente de carga. El nombre del transportista, en tanto, se consigna en el recuadro principal en el margen superior derecho de la guía aérea a continuación del título o nombre del documento (Air Waybill), precedido de la frase en inglés “*issued by*” , que significa en castellano “*emitido por*” .

En lo que respecta a las guías aéreas materia de autos, observa que todas ellas fueron completadas y firmadas por TAYLOR LOGISTICS como agente de los respectivos transportadores, al aparecer el nombre y datos de TAYLOR LOGISTICS consignados en los recuadros destinados al agente y su Código IATA, en tanto que el nombre del transportador respectivo en el recuadro destinado al efecto. De ello, se deduce, según explicó, que respecto de ninguno de los embarques en cuestión TAYLOR LOGISTICS actuó o asumió personalmente la condición de transportista de la carga, no fue parte de los respectivos contratos de transporte ni, en consecuencia, le cabe responsabilidad alguna en su ejecución ni por los supuestos daños o perjuicios alegados por la actora.

Indica que, en el transporte aéreo internacional, para que los agentes de carga puedan prestar de manera efectiva sus servicios, especialmente para poder actuar como representantes o agentes de transportistas de carga, deben necesariamente estar afiliados o formar parte de IATA, entidad internacional que, entre otras funciones, regula las relaciones comerciales, contractuales y financieras entre los actores de la cadena del transporte aéreo. Los transportistas aéreos, salvo escasas y puntuales excepciones, solo cotizan fletes y prestan servicios a embarcadores o exportadores (como la actora) por intermedio de agentes IATA (como TAYLOR LOGISTICS), es decir, no contratan directamente con embarcadores o exportadores. Por otra parte, en el evento de que algún agente de carga no esté afiliado a IATA, éste solo puede prestar sus servicios de agendamiento de carga, a su vez, por intermedio de o subcontratando a otro agente que esté efectivamente afiliado a IATA. La participación de los agentes de carga en el sistema de IATA y, por ende, la posibilidad, en su doble rol, de, por una parte, cotizar los servicios de



Foja: 1

transportistas miembros de IATA y, a la vez, intermediar y contratar dichos servicios por cuenta y en representación del embarcador y del transportista, completando y suscribiendo al efecto las guías aéreas respectivas, según explicó, requiere, además de su afiliación a dicha entidad, el cumplimiento de las regulaciones y procedimientos de IATA, y, en especial:

a) Responsabilizarse personalmente del pago de los fletes por los transportes que agenda, independiente de si el embarcador, en definitiva paga o no el flete. En otras palabras, si el embarcador a la postre no paga el flete, el agente debe pagar igualmente el flete y asumir el indebido perjuicio económico que ello conlleva.

b) Mantener permanentemente una garantía financiera a favor de IATA, consistente en una boleta bancaria de garantía de ejecución inmediata, incondicional y pagadera solo a requerimiento de IATA, para responder del pago de fletes, cuyo monto se ajusta regularmente en proporción a la cantidad, frecuencia y valor de las operaciones que el agente intermedia.

c) Pagar de manera quincenal el monto de los fletes intermediados en dicho periodo, a un organismo de IATA denominado Cargo Accounts Settlement System ("CASS") que actúa como una suerte de caja compensadora de pagos entre los agentes de carga y los transportistas aéreos. La falta de pago oportuno al CASS, en la respectiva quincena, determina ineludiblemente la suspensión inmediata del agente de su membresía en IATA y, a la vez, el cobro inmediato por IATA de la garantía financiera referida en el subpárrafo precedente.

Manifiesta que, luego, el agente de carga tiene dos opciones: (i) requerir del embarcador el pago inmediato del flete, antes de la ejecución del transporte; o bien (ii) conceder crédito al embarcador, responsabilizándose el propio agente ante IATA y anticipando el pago de los fletes al CASS con sus propios recursos, con el consiguiente riesgo de incobrabilidad y pérdida del valor de los fletes anticipados a IATA, si el embarcador, posteriormente, rechaza o se niega a efectuar el pago de dichos fletes al agente en la fecha pactada, según el periodo de crédito convenido. En esta segunda opción, el contrato de agenciamiento de carga se torna para el agente en un verdadero acto de confianza extrema, en consideración a la persona y responsabilidad del embarcador.

Expresa que, en el caso de los transportes materia de autos, TAYLOR LOGISTICS es un agente acreditado ante IATA que concedió 30 días de crédito al demandante, y, en consecuencia, debió, en el periodo intermedio, pagar



Foja: 1

oportunamente al CASS los fletes respectivos por los transportes de las mercancías referidas en las demandas; pero luego, de manera totalmente indebida e injustificada, dichos fletes, a su turno, no le fueron pagados por la actora y le son adeudados en su totalidad, lo cual es materia de la demanda reconvencional que deduce en el Primer Otrosí de su escrito de contestación.

Luego, señala que, como contraprestación por la intermediación de servicios de transporte aéreo, el agente de carga obtiene como remuneración una comisión de parte del transportista aéreo, calculada sobre el monto del flete; es decir, el agente no percibe remuneración de parte del embarcador, salvo que, eventualmente, hubiere pactado con este último otros servicios distintos o adicionales que no digan relación estrictamente con los propios del agenciamiento de transporte aéreo, lo que no ocurrió en el caso de autos.

Enfatiza que, el desempeño de labores de agente de carga es para éste muy intensivo en la utilización de sus propios recursos financieros pues, por una parte, dispone de un plazo de quince días para pagar al CASS a todo evento el valor de los fletes contratados, según explicó, y, por otra, regularmente concede a los embarcadores plazos de pago que, como mínimo, ascienden a treinta días, con lo cual el agente debe financiar, con sus propios recursos el “descalce” financiero entre el pago al CASS y el pago por el embarcador, sin mediar cobro de intereses o cualquier otro pago de parte del embarcador que permita suplir el costo inherente que ello necesariamente supone; como ocurre en el caso de autos, cuando el embarcador simplemente se niega sin justificación alguna a pagar al agente los fletes que le adeuda.

Argumenta que, el listado de supuestas actividades o servicios que, en opinión de la demandante, habría contratado a su parte, es evidentemente errada, y requiere de una necesaria aclaración, según describe secuencialmente a continuación:

a) Por instrucciones del embarcador, su parte procedió, en cada caso, a consultar a los potenciales transportistas, que tenían vuelos anunciados en las fechas del caso, acerca de la disponibilidad en los aviones de espacio para las cargas del embarcador, en las rutas requeridas para los lugares de destino de que se trataba.

b) Verificadas, en cada caso, las disponibilidades de espacio de carga, se efectuaron las reservas respectivas por cuenta del embarcador, según los itinerarios de los transportistas, y se le informó al embarcador, quien de su cuenta y cargo procedió en cada caso y en sus propias instalaciones, sin intervención de su parte, a



Foja: 1

empacar las cargas en cajas cerradas, estibar dichas cajas en pallets, sellar éstos rodeándolos de una malla para asegurar la integridad de los pallets y, finalmente, despacharlas por camión al Aeropuerto Arturo Merino Benítez en Santiago.

c) Arribados los camiones, en cada caso, fueron recibidos por su parte en las dependencias que mantiene el Servicio Agrícola y Ganadero (“SAG”) en el aeropuerto, y procedió a presentarlas a dicho Servicio para su aprobación y la tramitación de los respectivos Certificados Fitosanitarios.

d) Aprobadas las cargas por el SAG, fueron trasladadas en los mismos camiones contratados por el embarcador al terminal de carga y zona primaria aduanera del aeropuerto, donde fueron descargadas e ingresadas al frigorífico que mantiene la empresa Servicios Aeroportuarios Aerosan S.A., en donde quedaron a la espera de que los transportadores aéreos proporcionaran los equipos especializados para transporte de carga a bordo de aviones para su embarque en los respectivos aviones.

e) Asignados en cada caso los equipos correspondientes, se procedió, en el frigorífico a etiquetar la carga y, acto seguido, a entregarlos a los transportadores, quedando la carga, desde ese momento, bajo la exclusiva custodia y responsabilidad de los transportadores, quienes procedieron a su embarque a bordo de las respectivas aeronaves.

f) Paralelamente, su parte hizo entrega a los transportadores de los respectivos Certificados Fitosanitarios necesarios para el transporte de este tipo de cargas y sin los cuales los transportadores simplemente no admiten su embarque y rechazan su transporte.

g) Asimismo, en cada caso, su parte tramitó la obtención de los Certificados de Origen de los productos ante el ente pertinente, según el tipo requerido para el país de destino de que se trataba.

h) Embarcadas que fueron las cargas en los aviones, finalmente, su parte procedió a emitir y firmar las guías aéreas respectivas, para cada embarque, por cuenta del transportador aéreo, según se explicara anteriormente, y se las entregó al embarcador.

i) Los Certificados de Origen normalmente se obtienen una vez que la carga ya se encuentra en vuelo, por lo que se procedió, como es usual en todas las exportaciones aéreas, a remitirlos a los consignatarios, primeramente en copia, por vía electrónica, y en paralelo, los originales, por valija o courier internacional.



Foja: 1

Dichos Certificados no son requisito o indispensables para retirar la carga en el aeropuerto de destino. Solo tienen una finalidad arancelaria.

Explica que, todos los costos y gastos que demandó lo anterior, fueron de cargo y pagados por su parte, sin cargo o costo extra para el embarcador, entendiéndose dichas actividades y su valor o precio comprendidos en la comisión que percibe del transportador aéreo. La ejecución material del embarque de las cargas en el aeropuerto Arturo Merino Benítez a bordo del avión transportador, el transporte por aire y su descarga y entrega a los consignatarios en el aeropuerto de destino, fue efectuada y es de cargo exclusivo de los transportadores aéreos, y, como explicó, totalmente ajeno a su parte, como agente de carga.

Enfatiza que su parte es enteramente ajena y no tiene conocimiento de la existencia de los contratos de compraventa internacional que alega la actora, por no tener relación y ser contratos enteramente separados de los contratos de agenciamiento de carga, y, si se quiere, de los de transporte aéreo y, por ende, inoponibles a su parte. No obstante lo anterior, si alguna relación tuvieran dichos contratos en cuanto a la determinación de supuestos perjuicios, y éstos, en opinión del Tribunal pudieren ser, en algún grado o circunstancia que desconoce, atribuibles a su parte, controvierte expresamente la existencia de los contratos de compraventa señalados por la actora en su libelo, sus términos y condiciones, la naturaleza, calidad y características de los productos vendidos, los compradores definitivos, los precios de venta pactados, los precios de venta en plaza en los lugares de destino a las fechas de arribo, las liquidaciones y precios obtenidos, el derecho de los destinatarios de la carga de pagar precios inferiores a los facturados y demás cuestiones propias de dichos contratos. Todo lo referido a la ejecución de los contratos de transporte aéreo internacional y sus circunstancias es de responsabilidad exclusiva de los transportistas aéreos, a quienes la actora legalmente debió dirigir sus reclamos por cualquier supuesto daño que pudieran haber experimentado las cargas.

Sin perjuicio de lo anterior, hace presente las siguientes observaciones, que, según indica, resultan de la propia lectura del libelo de autos:

A) Los termógrafos, de haber existido, debieron ser instalados por el propio embarcador en las cajas conteniendo la mercadería, toda vez que éstas se entregaron a su parte cerradas, palletizadas y, sobre todo, enmalladas. En otras palabras, su parte no instaló ni instala termógrafos y su presencia o ausencia es de



Foja: 1

cargo del embarcador, por lo que controvierte expresamente que los termógrafos hayan sido siquiera instalados en las cajas de fruta. Es más, es evidente que su parte no pudo (ni lo hace) desarmar los pallets para supuestamente instalar termógrafos, prueba de ello es que en ninguna parte de su libelo la actora se refiere a una violación del enmallado y/o apertura de alguna caja de fruta.

B) La actora sabe o debiera saber que no existen los “*aviones frigoríficos*” pues el peso de los equipos o instalaciones que sean necesarios instalar en el avión para enfriar sus bodegas lo hace imposible, habida consideración, desde luego, de la enorme importancia del factor peso en el desempeño y aptitud de vuelo de un avión, cualquiera sea su tipo y porte. En consecuencia, las cargas necesariamente se transportan a la temperatura ambiente de las bodegas, de alrededor de 10° centígrados y, por ello, de manera de procurar la conservación de cargas perecibles, es necesario:

- i. Transportar la carga en cajas y pallets adecuados y estibados para soportar el tiempo de tránsito o viaje. Ignora y controvierte si las cajas empleadas por el embarcador eran las adecuadas y si fueron debidamente estibadas en los pallets.
- ii. Pre-enfriar la carga en la instalación del embarcador. Ignora y controvierte si las cargas fueron o no debidamente pre-enfriadas.
- iii. Transportar la carga al aeropuerto en camiones frigoríficos y mantenerla en instalaciones frigoríficas en los aeropuertos de origen y destino. Las cargas fueron efectivamente mantenidas en recintos frigoríficos en tierra.
- iv. Verificar estado externo de los pallets, etiquetarlos y entregarlos para su embarque.

Por lo anterior, manifiesta que, no corresponde afirmar, y es totalmente inexacto que el transportador aéreo se obligue a trasladar la carga a una determinada temperatura.

C) Las lecturas de los termógrafos son esencialmente controvertibles. Las lecturas de temperatura que arrojan dependen de su estado, adecuada calibración, lugar en que ubican y otras variables, Como un simple ejemplo, un termógrafo ubicado en la periferia de un pallet entregara lecturas notablemente distintas que aquel ubicado hacia el interior de un pallet.

D) Es destacable que, los siete embarques del mismo embarcador y productor de las cerezas, efectuados, cada uno, los días 27 de noviembre de 2012, 28 de



Foja: 1

noviembre de 2012, 29 de noviembre de 2012 (dos embarques), 1 de diciembre de 2012 y 3 de diciembre de 2012 (dos embarques), con distintos transportadores aéreos (LAN, Tampa Cargo y Qatar Airways), en distintas aeronaves, a distintos puntos del planeta, y con mayores o menores tiempos de tránsito o viaje, según sus destinos, resultaron todos, supuestamente, en mayor o menor medida, afectados por distintos grados de deterioro. De haber existido los daños alegados por la actora, debió necesariamente existir un vicio inherente o condición preexistente que afectó la conservación de las cerezas supuestamente aptas para ser transportadas por vía aérea.

E) En el transporte aéreo de carga, al igual que en el de pasajeros, según las fechas de embarque que requiere el embarcador, los vuelos disponibles y otras cargas a ser embarcadas, es frecuente que el transporte deba hacerse con escalas y/o transbordos a otras aeronaves, especialmente desde un lugar de origen tan remoto para las aerolíneas como es Santiago, lo que ciertamente afecta la disponibilidad de transportadores y vuelos, y hace generalmente muy difícil obtener vuelos directos (sin escalas y/o transbordos). Evidentemente, las líneas aéreas, en el caso de la carga no destinan la capacidad total de un avión para un vuelo directo, a cualquier parte del mundo en razón de o respecto de una sola carga. Ello haría inviable económicamente la industria del transporte aéreo. La circunstancias de que deban efectuarse escalas y/o transbordos naturalmente afecta los itinerarios, que son siempre estimados, pues, sobre todo en destinos distantes, como ocurre en algunos de los casos de autos, dichas circunstancias pueden causar demoras más allá de las esperadas en razón de factores tales como condiciones climáticas adversas, hora y día de disponibilidad de aviones de conexión, fallas mecánicas, burocracia en los aeropuertos intermedios o de destino, demoras no planificadas por congestión en los aeropuertos o en los hangares o sectores de carga y descarga de los mismos, hora y día de partida y arribo en los aeropuertos de origen destino, escalas y transbordos, y varios otros que podrían considerar. Es por ello que todas las aerolíneas del mundo consideran (y así se consigna en la guía aérea) el día y hora estimada de despegue del avión en el aeropuerto de origen (ETD) y el día y hora estimada de arribo al aeropuerto de destino (ETA). Luego, tanto el ETD - y muy especialmente en transportes a lugares distantes en que median transbordos - los ETA, son meramente referenciales. Es más, el artículo 13 numeral 3 del Convenio de Montreal dispone expresamente que (salvo que el transportista admita la pérdida



Foja: 1

de la carga), en el evento de retraso los derechos contra el transportador que surgen del contrato de transporte, solo pueden ejercerse a contar del séptimo día de la fecha programada de arribo de la aeronave. Las cargas que, según la propia actora presentaron retraso en su arribo, fueron, precisamente las destinadas a Asia: segundo embarque (1 día), tercer embarque (3 días), cuarto embarque (2 días) y quinto embarque (3 días).

F) Todos los transportes de autos se efectuaron con escalas y transbordos, en distintos aeropuertos, según se indica en cada guía aérea y resume a continuación:

- Primer embarque: Guía aérea: 157-72167130. Transportador: Qatar Airways. Origen: Santiago; y destino final Singapur, con escala intermedia en el aeropuerto de Ezeiza, Argentina y transbordo en el aeropuerto de Doha, Catar.

- Segundo embarque: Guía aérea 157-72167141. Transportador: Qatar Airways. Origen: Santiago, y destino final: Singapur, con escala en el aeropuerto de Ezeiza, Argentina y transbordo en el aeropuerto de Doha, Catar.

- Tercer embarque: Guía aérea 729-88392350. Transportador: Tampa Cargo. Origen: Santiago, con destino a Shanghái, con transbordos intermedios a través de la aerolínea Avianca en el aeropuerto de Bogotá y, luego, a través de la aerolínea China Airlines en el aeropuerto de Miami.

- Cuarto embarque: Guía aérea: 729-8839233. Transportador: Tampa Cargo. Origen: Santiago, y destino final: Beijing, con transbordos intermedios a través de la aerolínea Avianca en el aeropuerto de Bogotá y, luego, a través de la aerolínea China Airlines en el aeropuerto de Miami.

- Quinto embarque: Guía aérea: 729-88392872. Transportador: Tampa Cargo. Origen: Santiago, y destino final Taipéi, con transbordos intermedios a través de la aerolínea Avianca en el aeropuerto de Bogotá y, luego, a través de la aerolínea China Airlines en el aeropuerto de Miami.

- Sexto embarque: Guía aérea 729-88392894. Transportador: Tampa Cargo. Origen: Santiago, con destino final en Miami, con transbordo intermedio a través de la aerolínea Avianca en el aeropuerto de Bogotá, Colombia.

- Séptimo embarque: Guía aérea: 045-85895655. Transportador: LAN. Origen: Santiago, y destino final: Miami.

- Octavo embarque: Guía aérea: 045-85934632. Transportador: LAN. Origen, Santiago y destino final, Miami, con transbordo intermedio a través de la aerolínea LAN Argentina en el aeropuerto de Ezeiza, Argentina.



Foja: 1

G) La actora no entregó a su parte una indicación particular sobre la supuesta temperatura requerida en sus “*Instrucciones de Embarque*”, sin perjuicio de su irrelevancia mientras la carga se encuentra a bordo de la aeronave, por la razón antes explicada (avión no es frigorífico), por lo que, en estricto rigor, no puede hablarse (en palabras de la actora) de “*cadena de frío*”.

Expone que, en la especie, concurren dos contratos separados a propósito de cada uno de los embarques materia de autos: (a) de agenciamiento de carga, entre la actora y su parte; y, (b) de transporte aéreo, entre la actora y los distintos transportistas aéreos.

Respecto a los contratos de agenciamiento de carga celebrados con su parte, señala que no procede su resolución, desde el momento en que su parte cumplió, en tiempo y forma con todas y cada una de sus obligaciones al tenor de dichos contratos. No puede pedir la resolución la parte que se encuentra en mora. En efecto, el contrato de agenciamiento de carga es un contrato bilateral, y ocurre que, no obstante que su parte ha cumplido las obligaciones que le imponen los contratos, la actora, a su turno, no ha cumplido sus propias obligaciones - de la esencia del contrato - de pagar los fletes ni se ha allanado a cumplirlas, lo que hace aplicable a su respecto la norma del artículo 1552 del Código Civil. Ello, por lo demás, es objeto de la demanda reconvencional que plantea en el Primer Otrosí de su escrito de contestación. Si la actora pretende atribuir la causa de los supuestos daños que reclama, a circunstancias acontecidas durante el periodo en que la carga estuvo bajo la custodia de su parte, o bien en el “*cumplimiento imperfecto*” de sus obligaciones como agente de carga, sin perjuicio de su obligación de probarlos debidamente y a satisfacción del Tribunal en la etapa procesal pertinente, desde el momento en que los servicios ya se prestaron y por la naturaleza de los mismos, la única vía procesal idónea habría sido una demanda ordinaria de indemnización de perjuicios por supuesta responsabilidad contractual, la que por cierto, presentaría el mismo problema que la acción resolutoria: el incumplimiento por la demandante del requisito principal y esencial para que proceda la acción en cuestión, esto es, que la actora, a su vez, no esté en mora de cumplir sus propias obligaciones, según ha expuesto. De la lectura de la demanda de autos; se puede colegir que, a pesar del uso reiterativo del vocablo “*resolución*” o la expresión “*resolución de contrato*”, con el simple análisis de las pretensiones de la actora se concluye que, lo que en realidad o en el fondo



Foja: 1

perseguiría es el cumplimiento por equivalencia de las obligaciones supuestamente incumplidas por los transportadores, mediante la indemnización de los supuestos perjuicios que alega, lo que se traduce, en todos los casos, únicamente en el pago o compensación por un supuesto menor valor obtenido en la venta de sus productos, recordando que, según la misma actora reconoce, los transportes se ejecutaron y no todas las cargas llegaron en malas condiciones. La única hipótesis, que en este caso no concurre, y bajo la cual sería admisible la resolución en relación con los contratos materia de la demanda (asumiendo que la actora no estuviera en mora), sería que, habiéndose contratado los transportes y pagados los fletes, el o los transportadores no hubieren ejecutado los servicios de transporte contratados, lo cual evidentemente no ocurrió y así lo reconoce la propia actora.

En cuanto al pago de los fletes, señala que la actora ha solicitado que el Tribunal la “libere” (sic) de su obligación de pagar los fletes adeudados. Tal pretensión no resiste análisis, desde el momento que, por una parte, se le estaría imponiendo a su parte la obligación de prestar sus servicios a todo evento (sin remuneración) y, por la otra, como consecuencia de contratos en los cuales la demandada no es parte, privándola de su legítima remuneración y derecho a exigir de su contraparte en el contrato de agenciamiento (la actora) el debido cumplimiento de las obligaciones correlativas que asisten a esta última. Esta singular petición, en el evento que el Tribunal la admitiera, vendría a constituirse en una suerte de “*penalidad*” o “*castigo*” para su parte, que no tiene fundamento jurídico alguno, tanto es así que la actora ni siquiera intentó esgrimir alguna (inexistente) norma de nuestro derecho o principio jurídico (también inexistente) que autorice a un contratante, a la sazón indebidamente moroso, para que junto con pedir el cumplimiento por equivalencia de las obligaciones supuestamente incumplidas, por la vía del resarcimiento pecuniario de los supuestos perjuicios que reclama, además el Tribunal le otorgue una suerte de ganancia inmerecida y fuente evidente de un enriquecimiento injustificado, indebido y sin causa, todo ello a costa de la demandada.

En seguida, en subsidio de lo anterior, para el evento que el Tribunal estimare que a su parte le cupo alguna responsabilidad derivada de los contratos de agente de los respectivos transportadores, y que, probados que sean los supuestos perjuicios alegados por la actora, su parte debiere responder por ellos, tal como si hubiese actuado como transportador, opone las excepciones de falta de legitimación



Foja: 1

activa y pasiva.

Respecto a la excepción de falta de legitimación activa, señala que, en materia de transporte aéreo, Chile es parte del Convenio de Montreal, suscrito el 28 de mayo de 1999, vigente desde el 19 de mayo de 2009, cuyos artículos 12 y 13, cita, señalando que, de éstos se colige que, desde el momento en que las cargas fueron transportadas a su destino por los transportadores y entregadas a los destinatarios, hechos reconocidos por la propia actora en su demanda, el expedidor (la actora) perdió todo derecho para reclamar por supuestos daños y perjuicios que supuestamente pudieran haber afectado a la carga, quedando dicho derecho radicado única y exclusivamente en los destinatarios, por lo que, en consecuencia, la actora carece de legitimación activa para accionar en estos autos en contra de su representada en este hipotético caso, amparándose en los contratos de transporte aéreo.

En relación a la excepción de falta de legitimación pasiva, la opone en el evento hipotético de que el Tribunal estimare que le cabe a su parte alguna responsabilidad por los supuestos perjuicios alegados por la actora, que desconoce, dicha responsabilidad no podría enmarcarse en las normas de responsabilidad contractual del transporte aéreo, sea en su globalidad o en aquellas invocadas por la actora, ni en las normas del Derecho Común, toda vez que, cualquiera sea la normativa aplicable, su parte, para efectos del contrato, de la Ley y del Convenio de Montreal, no es un transportista aéreo y, en consecuencia, carece de la legitimación pasiva que necesariamente debe concurrir u ostentar para poder ser demandado en autos.

Seguidamente, se refiere a la caducidad de la acción de servicios, señalando que, el destinatario, único legitimado para accionar en contra del transportista, debe presentar protesta escrita ante el transportista, en el evento de recibir la carga en mal estado o con daños, a más tardar en el momento de ser detectados, o bien, de no ser detectables a simple vista al momento de la recepción, a más tardar en plazo de 14 días corridos contados desde la fecha de la misma. De contrario, la falta de protesta en tiempo y forma determina la caducidad o extinción de su acción en contra del transportista, según disponen los artículos 153 del Código Aeronáutico y artículo 31 del Convenio de Montreal. En la especie, ni el destinatario ni la actora presentaron protesta respecto de ninguno de los embarques, por lo que sus respectivas acciones en contra de los transportistas para reclamar de



Foja: 1

los supuestos daños o perjuicios materia de autos caducó o se extinguió de manera que bastaría esta sola circunstancia para rechazar la demanda de autos.

En subsidio de lo anterior, para el evento que el Tribunal estime subsistentes las acciones en contra del transportador, hace presente que la actora no ha expresado con el esperable detalle en que consistieron concretamente los supuestos daños sufridos por las cargas, cuánta o qué cantidad de las cargas y cuántas cajas se vieron afectadas, cuales cargas o parte de ellas fueron efectivamente rechazadas o vendidas a menor precio, ni ha hecho mención expresa del detalle, contenidos y conclusiones de los informes de inspección a que alude en su demanda, ni, cuando menos, una relación breve de las liquidaciones recibidas de parte de los destinatarios.

Finalmente, se refiere a la improcedencia de la indemnización de perjuicios, tanto en lo referido al contrato de agenciamiento de carga, como para la hipótesis de entender que su parte es responsable del transporte, señalando que, la indemnización de perjuicios se debe desde que el deudor se encuentra en mora. Según explicó, su parte cumplió a cabalidad todas y cada una de sus obligaciones como agente de carga y, en consecuencia, no se encuentra en mora en los términos del artículo 1551 del Código Civil. Asimismo, y para el evento de estimarse que a su parte le correspondería alguna obligación derivada del transporte aéreo, encontrándose en mora la actora, ninguna de las partes estaría en mora, en virtud de lo dispuesto en el artículo 1552 del Código Civil y, en consecuencia, no se debería indemnización de perjuicios alguna.

En particular, en cuanto al supuesto daño moral, señala que la actora alude a supuestos incumplimientos contractuales de su parte, por los que habría sufrido un "enorme" desprestigio como empresa y de su marca comercial en los mercados a los que arribó la fruta, lo que califica como daño moral, sin señalar los hechos concretos, específicos, determinantes y reales en los que basa el supuesto perjuicio que dice haber sufrido; sin dar una explicación realista y concluyente, con referencia a hechos ciertos y personas determinadas e identificadas, que demuestren la existencia del necesario nexo de causalidad entre los supuestos incumplimientos que le atribuye, los perjuicios supuestamente experimentados, y la pretendida pérdida de mercado; y, sin señalar cómo ni con qué base, concretamente, avalúa dicho supuesto perjuicio patrimonial. En efecto, para el evento de que la actora acredite la existencia de algún incumplimiento de su parte, deberá, además,



Foja: 1

acreditar que dichos incumplimientos afectaron de manera directa, incontrovertible, grave e irreparablemente su prestigio y marca comercial. Es más, para que proceda una indemnización por el supuesto daño moral, es indispensable que éste tenga consecuencias patrimoniales ciertas y reales y, por supuesto, debe ser probado por los medios de prueba que franquea la Ley. Las meras conjeturas o una posibilidad no reúnen tales características. Cabe destacar que la actora expresamente señala que EKOFRUT “*no gozará*” (sic) del prestigio comercial que supuestamente tenía en el mercado antes de los hechos materia de autos, lo que demuestra que el supuesto daño moral es un hecho futuro e incierto que carece de los requisitos de ser ciertos y reales. A mayor abundamiento, no cabe considerar el daño moral en el ámbito contractual, atendida la naturaleza de la prestación que es objeto del vínculo obligacional. En efecto, toda persona que contrae una obligación debe conocer los riesgos que lleva aparejado el incumplimiento, teniendo a la vista la obligación. Si ésta es de carácter patrimonial o económico, no es plausible exigir al deudor considerar las repercusiones que, en el plano subjetivo, pueda experimentar el acreedor. En este caso, al invocar el demandante daño moral, está exigiendo indemnización por una causa remota, que al ser tal es improcedente.

En mérito de lo expuesto, solicita tener por contestada demanda de resolución de contrato con indemnización de perjuicios, rechazándola en todas sus partes, con expresa condena en costas.

Al primer otrosí del folio 12, la demandada, TAYLOR LOGISTICS, antes individualizada, contesta la demanda ordinaria de indemnización de perjuicios por supuesta responsabilidad contractual, en calidad de subsidiaria de su demanda principal, para el evento de que esta última no fuere acogida por el Tribunal, sea porque el Tribunal considere que los contratos de transporte materia de la discusión no se encontraren vigentes o haya concluido su ejecución, o bien, porque su demanda principal sea improcedente conforme a derecho, solicitando su rechazo en todas sus partes.

Reitera, en forma resumida sus alegaciones respecto de la demanda principal, señalando que, su parte no es un transportista aéreo, sino que un agente de carga o transitario que oferta y presta servicios de intermediación para el transporte, sin asumir la calidad de transportista. TAYLOR LOGISTICS actuó a solicitud y en nombre y por cuenta, cargo, costo y riesgo exclusivo de la actora, intermedió y gestionó la realización de siete embarques de carga consistente en cerezas frescas a



Foja: 1

distintos destinos, con tres transportadores aéreos distintos, y emitió, conforme a las facultades que le confiere su calidad de agente IATA, las correspondientes guías aéreas, en nombre, por cuenta, cargo y a riesgo exclusivo de los transportadores aéreos del caso. Cumplió debidamente con sus obligaciones como agente de carga, no obstante, la actora incumplió su obligación de pagar los respectivos fletes a su parte, aún a pesar de que su parte ya los pagó a los respectivos transportadores aéreos en conformidad al sistema dispuesto por IATA (CASS) y la práctica habitual de los contratos de agenciamiento de carga aérea.

Controvierte expresamente las afirmaciones de la actora respecto al deterioro sufrido por la carga, atribuida al transporte aéreo, en relación a su existencia, efectividad, naturaleza, extensión, responsabilidad y cuantía, remitiéndose a lo ya argumentado precedentemente.

Luego, opone la excepción de falta de legitimación activa, argumentando que la actora carece de legitimación para accionar en contra de su parte, por encontrarse en mora de cumplir sus propias obligaciones en conformidad a los contratos de agenciamiento de carga. Dichos contratos son bilaterales, y ocurre que, no obstante que su parte ha cumplido las obligaciones que le imponen los contratos, la actora, a su turno, no ha cumplido la principal de sus propias obligaciones - de la esencia de los contratos - de pagar los fletes ni se ha allanado a cumplirla, lo que hace aplicable a su respecto la norma del artículo 1552 del Código Civil, circunstancia que, por sí sola, autoriza al Tribunal para rechazar la demanda subsidiaria de indemnización de perjuicios por supuesta responsabilidad contractual.

Agrega que, a mayor abundamiento, resulta totalmente improcedente e ilegal la pretensión de la actora de que simplemente se la "*libere*" o exima del pago de los fletes adeudados. No existe estipulación contractual, norma legal o principio jurídico alguno que autorice a un contratante, a la sazón indebidamente moroso, para que, junto con pedir el cumplimiento por equivalencia de las obligaciones supuestamente incumplidas, por la vía del resarcimiento pecuniario de los supuestos perjuicios que reclama, además le otorgue una suerte de ganancia inmerecida y fuente evidente de un enriquecimiento injustificado, indebido y sin causa, todo ello a costa de su parte. Sin olvidar que no toda la carga -supuestamente - sufrió deterioro.

En subsidio, opone la excepción de falta de legitimación pasiva, señalando que su parte, TAYLOR LOGISTICS, no es parte de los contratos de transporte aéreo



Foja: 1

materia de autos, a cuya supuesta ejecución imperfecta la actora atribuye el acaecimiento de ciertos perjuicios que no explicita detalla o fundamenta, y no precisa en qué momento ocurrieron y/o estando la carga bajo la custodia de quién, los cuales en todo caso, de ser tales y haber efectivamente ocurrido durante el transporte aéreo y existiendo el imprescindible nexo de causalidad, deben ser directa y necesariamente atribuibles a los transportadores aéreos, y serían de exclusiva responsabilidad de estos últimos, respectivamente, y por ninguno de los cuales, legal o contractualmente, TAYLOR LOGISTICS está obligada a responder. Siendo así, TAYLOR LOGISTICS carece de la necesaria legitimación para ser objeto de esta demanda subsidiaria, y debe ser necesariamente absuelta de toda responsabilidad en los supuestos hechos alegados, con el consiguiente rechazo de la demanda en todas sus partes.

En subsidio, en el evento hipotético de que el Tribunal estimare que le cabe a TAYLOR LOGISTICS alguna responsabilidad por los supuestos perjuicios alegados por la actora, hace presente la improcedencia de la acción, señalando que dicha responsabilidad no podría enmarcarse en las normas de responsabilidad contractual del transporte, sea en su globalidad o en aquellas invocadas por la actora, ni en las normas del Derecho Común, toda vez que, cualquiera sea la normativa aplicable, su parte, para efectos del contrato, la Ley y del Convenio de Montreal, no es un transportista aéreo y, en consecuencia, la acción materia de la demanda subsidiaria es jurídicamente improcedente bajo el estatuto de la responsabilidad contractual que pretende la actora.

Por otra parte, arguye que, por aplicación de los artículos 1551 y 1552 del Código Civil, la actora carece del derecho o se encuentra impedida de ejercer la pretendida acción de perjuicios y demandar a TAYLOR LOGISTICS, por encontrarse en mora de cumplir sus propias obligaciones contractuales.

Argumenta además, en forma subsidiaria, la caducidad de la acción de perjuicios, señalando que, ante la falta de presentación, en tiempo y forma, de las protestas, según disponen los artículos 153 del Código Aeronáutico y 31 del Convenio de Montreal, la acción materia de autos caducó o se extinguió por el solo ministerio de la ley, de manera previa a la presentación de la demanda, de manera que dicha sola circunstancia autoriza el rechazo la demanda de autos.

Finalmente, en subsidio de lo anterior, para el evento de que el Tribunal estime subsistentes las supuestas acciones derivadas del transporte, alega la



Foja: 1

inexistencia de los daños o perjuicios y la limitación de responsabilidad, negando y controvirtiendo la existencia de los perjuicios alegados y, a la vez, oponiendo el derecho de limitar la responsabilidad del transportista consagrado en el artículo 22 del Convenio de Montreal, en tanto y en cuanto fuere procedente su aplicación, según el mérito del probatorio, el cual se extiende a los agentes del transportista por disposición del artículo 30 del Convenio de Montreal.

En conformidad a lo expuesto y dispuesto en las normas que cita, solicita tener por contestadas las demandas interpuestas en carácter de principal y subsidiaria en contra de su parte, en lo principal y primer otrosí del libelo de autos y, en mérito de las consideraciones de hecho y de derecho anteriormente expuestas y de las disposiciones legales citadas:

1. Negar lugar y rechazar las demandas en todas sus partes, con expresa condena en costas de la actora; o bien, en subsidio,

2. De acogerse alguna de las demandas referidas, y de haber la actora acreditado debidamente la existencia, naturaleza y monto de los perjuicios alegados y su indispensable nexo de causalidad, en la demanda que resultare acogida, admitir y declarar que su parte tiene derecho y puede acogerse a la limitación legal de responsabilidad del transportista, en tanto y en cuanto fueren procedentes, en su caso, y por el monto que correspondiere según el mérito de autos, y eximiendo a su parte del pago de costas por tener motivo plausible para litigar.

Al segundo otrosí del folio 12, la demandada, TAYLOR LOGISTICS, interpone demanda reconvencional en juicio ordinario de cumplimiento de contrato con indemnización de perjuicios en contra de EKOFRUT, ambas precedentemente individualizadas, dando por reproducidos los hechos y circunstancias expuestos en lo principal de su escrito de contestación.

Aduce que, tal como la actora reconoció expresamente en la demanda principal y subsidiaria de autos, EKOFRUT no ha pagado a su parte los fletes de exportación aérea que dan cuenta las siguientes facturas electrónicas emitidas por TAYLOR LOGISTICS, y que corresponden a cada uno de los siete embarques referidos por la demandante en su escrito de demanda, por un total de \$36.533.983:

1. Factura N° 7602, por la suma de \$3.827.538.
2. Factura N° 7603, por la suma de \$6.309.481.
3. Factura N° 7606, por la suma de \$5.421.049.



Foja: 1

4. Factura N° 7605, por la suma de \$1.422.112.
5. Factura N° 7607, por la suma de \$6.801.497.
6. Factura N° 7608, por la suma de \$4.002.268.
7. Factura N° 7609, por la suma de \$3.182.444.
8. Factura N° 7610, por la suma de \$5.567.594.

Afirma que, el total de los fletes adeudados corresponden a los transportes amparados por las guías aéreas números: 157-72167130 (Transportista Qatar Airways); 157- 72167141 (Transportista Qatar Airways); 729-38392350 (Transportista Tampa Cargo); 729-88393222 (Transportista Tampa Cargo); 729-33392S72 (Transportista Tampa Cargo); 729-88392894 (Transportista Tampa Cargo); y 045-85934632 (Transportista LAN).

Explica que, su representada, en su calidad de agente de carga o transitario, dio crédito a EKOFRUT, y, en conformidad a las regulaciones de IATA, anticipó y pagó, por cuenta, cargo y costo exclusivo de EKOFRUT, como contratante y destinataria esta última de los distintos servicios de transporte aéreo materia de autos, la totalidad de los fletes antes individualizados a los respectivos transportadores aéreos. Sin embargo, EKOFRUT, sin justa causa y de manera totalmente indebida, se ha negado, a su turno, a cumplir con su obligación de pagar la totalidad de dichos fletes aéreos a TAYLOR LOGISTICS a la fecha de vencimiento de las facturas respectivas. EKOFRUT, conforme al contrato de agenciamiento, debió pagar a TAYLOR LOGISTICS los fletes aéreos pactados y pagados en su nombre por la demandada, a los respectivos transportadores aéreos, a más tardar dentro de los treinta días siguientes a la emisión de las facturas respectivas, esto es, a más tardar el 5 de enero de 2013, lo que no ha efectuado a la fecha de su presentación y adeuda en su totalidad a TAYLOR LOGISTICS.

Manifiesta que, en para la procedencia de la acción de cumplimiento de contrato deben cumplirse tres requisitos: que el acreedor, TAYLOR LOGISTICS, haya cumplido con sus obligaciones; que el deudor, EKOFRUT, se encuentre en mora en el cumplimiento de alguna de sus obligaciones; y, que la obligación incumplida sea esencial del contrato. Requisitos que se cumplen en esta demanda reconconvencional. TAYLOR LOGISTICS cumplió con sus obligaciones como agente de carga; EKOFRUT no ha pagado los fletes aéreos, lo que constituye su principal obligación; y, la contraprestación debida, esto es, el pago de los fletes adeudados a TAYLOR LOGISTICS es de la esencia del contrato de agenciamiento de carga



Foja: 1

aérea, y principal e inexcusable obligación de EKOFRUT en cuanto parte de dicho contrato.

Agrega que, para la procedencia de la acción de indemnización de perjuicios, se requiere un incumplimiento imputable al deudor y la existencia de daños y perjuicios sufridos por el acreedor. El primer requisito, no fue controvertido por EKOFRUT, quien reconoce haberse negado a cumplir con su obligación de pagar los fletes. En cuanto al segundo requisito, afirma que TAYLOR LOGISTICS pagó los fletes aéreos a los transportadores con sus propios fondos, pero de cargo y cuenta de EKOFRUT, lo que evidentemente le ha significado a su parte un incontrovertible y evidente perjuicio o detrimento financiero y patrimonial que debe ser indemnizado por EKOFRUT, con la obligación adicional para el deudor de pagar a TAYLOR LOGISTICS, íntegramente, los correspondientes reajustes e intereses sobre las sumas adeudadas que se devenguen desde el día de la mora y hasta el día del pago efectivo de lo adeudado, así como las costas de esta causa.

Indica que, producto del precario respeto de la demandada reconvencional por el contrato celebrado, TAYLOR LOGISTICS ha sufrido los siguientes perjuicios:

1. Daño Emergente: constituido por la afectación al patrimonio de TAYLOR LOGISTICS, por la falta de pago de los montos de dinero adeudados, por concepto de obligaciones no pagadas, ascendentes a un total de \$36.533.983.

2. Lucro Cesante: perjuicios moratorios consistentes en el interés debido como consecuencia del impago por parte de la contraria de los ítems no reconocidos y ejecutados efectivamente, considerando las fechas en las que se debieron haber pagado los ítems no reconocidos y la actualidad, más el impuesto al Valor Agregado correspondiente. La contraria está en mora desde el cumplimiento del plazo, el cual corresponde a la fecha del pago de las facturas, resultando procedente el pago de los intereses moratorias devengados y por devengar respecto de los montos singularizados precedentemente que deberán calcularse desde el día del incumplimiento hasta el pago efectivo de éstos.

En conformidad a lo expuesto y dispuesto en las normas que cita, solicita tener por interpuesta demanda reconvencional en sede contractual en contra de EKOFRUT, ya individualizada, admitirla a tramitación y en definitiva, por las razones de hecho y de derecho antes expuestas, acogerla en todas sus partes y condenar a la demandada a pagar a su parte la suma total de \$36.533.983 (treinta y seis millones quinientos treinta y tres mil novecientos ochenta y tres pesos), o la



Foja: 1

suma mayor o menor que el Tribunal determine en conformidad al mérito de autos, aumentada con los reajustes e intereses que correspondieren sobre la suma adeudada, desde la fecha de la mora, esto es, desde el 5 de enero de 2013 o la fecha que el Tribunal determine y hasta la fecha del pago efectivo, todo ello con expresa condena de la demandada al pago de las costas de la causa.

A lo principal del folio 14, la demandante evacúa su réplica de la demanda principal de resolución de contrato con indemnización de perjuicios y también la réplica de la demanda subsidiaria de indemnización de perjuicios, ratificando en toda y cada una de sus partes los términos de ambas demandas, y, señalando que niega, objeta y controvierte expresamente todas las afirmaciones, representaciones, interpretaciones, antecedentes, opiniones y supuestos hechos, causas y circunstancias alegados, expuestos o invocados por TAYLOR LOGISTICS CHILE S.A. en sus respectivas contestaciones a las demandas, en cuanto ellos no aparecen reconocidos expresamente en el presente escrito.

Advierte que, la demandada, en sus respectivas contestaciones nada ha señalado si los contratos celebrados entre las partes y que son objeto de este juicio, fueron convenidos en forma verbal o por escrito. Lo cierto es que tales contratos fueron convenidos en forma verbal, en los términos señalados por su parte en sus demandas. No hubo contratación escrita. Quizás la demandada debió haber convenido por escrito tales contratos, para así haber consignado los términos en que dice haber actuado y contratado con su parte, agentes de carga actuando a nombre de EKOFRUT y limitar su responsabilidad como ahora lo pretende en sus contestaciones, lo que no ocurrió y su actuación no lo fue en ese carácter. En todos los contratos que TAYLOR LOGISTICS celebró con EKOFRUT y que son objeto de este juicio, las obligaciones asumidas por la primera en virtud de ellos, fueron obligaciones de resultado, y TAYLOR LOGISTICS CHILE S.A., se obligó en todos ellos, a actuar y ejecutarlos como lo hace cualquier prestador de servicios contratados: ser parte contratante propiamente tal; cobrar una remuneración por los mismos; ejecutarlos en todo momento por cuenta propia, bajo su propia y exclusiva responsabilidad y riesgo, otorgando crédito propio a su parte y no de terceros; dirigiendo ella misma la ejecución de los mismos hasta su conclusión. Dentro de las obligaciones que asumió, principalmente, fue la de realizar el transporte arco de las mercaderías de EKOFRUT. Confirma lo anterior, el propio giro de la demandada señalado en la demanda: sociedad del giro logística integral, embarcadores de carga



Foja: 1

aérea y marítima, manipulación de carga, servicios de almacenaje, depósito y transporte, el que incluso puede constatarse en el propio Servicio de Impuestos Internos.

Explica que, en virtud de los contratos celebrados, TAYLOR asumió la obligación principal de realizar el transporte aéreo internacional de las mercaderías de su parte, aunque para ello fuera necesario que la demandada subcontratara a un tercero, líneas aéreas. Es decir, al tenor de las normas del Capítulo V, *“Transporte aéreo efectuado por una persona distinta del transportista contractual”*, del *“Convenio para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional”*, aplicable al caso sub lite, TAYLOR LOGISTICS CHILE S.A. tiene respecto de EKOFRUT, la condición de transportista contractual y es responsable de los actos del transportista material, la línea aérea. EKOFRUT no contrató ni con la empresa Aerosan los servicios de almacenamiento y frío en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, ni con ninguna línea aérea, sea en forma directa o por intermedio de un tercero. Solo contrató con la demandada la prestación de esos servicios. Actuó de acuerdo a los requerimientos de TAYLOR para entregarle la mercadería para el transporte aéreo internacional, y no al revés, como Ío pretende la demandada en su contestación de la demanda. Prueba que TAYLOR actuó por cuenta propia es el reconocimiento que ella hace en cuanto de haber pagado los fletes aéreos con recursos propios, constituyó la garantía a que alude en su contestación, otorgó crédito de su propio patrimonio a EKOFRUT para el pago de los fletes por 30 días y no lo hizo la línea aérea; reconoce asumir ella el riesgo por el no pago de los fletes; emitió sus facturas a nombre de EKOFRUT en los cuales cobra el flete aéreo y los demás servicios prestados; obtuvo las certificaciones correspondientes y las emitió ella misma al importador, emitió y suscribió la carta de porte: por sí sola definió las rutas; por sí misma reservó los espacios de carga, y definió las líneas aéreas, entre otras actuaciones.

Respecto de los servicios que se contrataron, según la demandada, contenidos en la letra B) de la contestación de la demanda principal; señala que la demandada actuó en forma autónoma, sin previamente consultar ni recibir las instrucciones de EKOFRUT, ni menos a la espera de la aprobación de esta última. Ni siquiera le envió previamente las cartas de porte para que EKOFRUT las suscribiera, pues solo fueron completadas y suscritas por la demandada. Lo anterior prueba que actuó la demandada a nombre propio. TAYLOR actuó prestando los servicios contratados,



Foja: 1

obligación que asumió en virtud de las necesidades de EKOFRUT, para poder exportar la fruta que ella había ya producido, y que requería enviárselas a sus importadores.

En cuanto a los contratos de compraventa internacional invocados, señala que ellos son los antecedentes del perjuicio sufrido por su representada y cuya indemnización reclama en sus demandas a TAYLOR.

En lo referente al transporte aéreo internacional de mercaderías, hace presente que los termógrafos si fueron instalados en los respectivos pallet, en forma adecuada e informada a TAYLOR cuando se le envió el respectivo packinglist. La demandada sabe que es un elemento esencial en el transporte de fruta fresca de exportación, ya que por su naturaleza perecible, es un producto que debe ser sometido a tratamientos de frío a temperaturas como las señaladas en la demanda en todo transporte. Nunca reclamó la inexistencia de los mismos. La demandada sabe perfectamente la temperatura a la que debe estar expuesta la fruta durante el transporte aéreo, señalada en la demanda, e incluso así lo indicó y consignó en las cartas de porte aéreo, sin perjuicio de lo requerido por EKOFRUT al contratar sus servicios. Claramente la demandada no era un novato en el transporte aéreo de este tipo de productos. La fruta de EKOFRUT que le fue entregada para la carga y transporte aéreo a la demandada, provenía del frigorífico de EKOFRUT y fue trasladada al aeropuerto en camiones termo, que mantuvieron en el trayecto una temperatura entre 0° a 5° C. Si la fruta arribó con daños en todos esos embarques, claramente fue por los incumplimientos denunciados de la demandada y que son el fundamento de las demandas. Los tiempos de embarque y arribo no son estimados en el transporte aéreo, y el cumplimiento de los mismos es una de las ventajas de este tipo de transporte frente a otro, como el marítimo. En la especie hubo retraso en el embarque, despacho y arribo.

Afirma que, la acción resolutoria es procedente, pues además de tratarse de contratos bilaterales los convenidos entre las partes, fue la demandada quien primero se constituyó en mora al incurrir en los incumplimientos denunciados en la demanda y no fue EKOFRUT- quien siempre estuvo llana a pagar si la demanda hubiera cumplido con su parte, lo que demostró cuando le remitió a la demandada la carga para su transporte aéreo internacional.

En relación a la alegación de la falta de legitimación activa invocada respecto de EKOFRUT, señala que es improcedente, pues EKOFRUT es parte del contrato



Foja: 1

que celebró con TAYLOR, quien, de acuerdo con el Convenio de Montreal, tiene la calidad de transportista contractual. Asimismo lo dispuesto en el N° 4 del artículo 12 de tal Convenio, no es aplicable en la especie, pues ello se refiere a otra situación distinta a la legitimación activa, cual es el derecho de disponer de la carga. Además la carga siempre fue de propiedad de EKOFRUT. En todo caso, dicho convenio regula solo la situación de los daños. En la especie EKOFRUT demanda la resolución del contrato y la indemnización de los perjuicios resultantes del incumplimiento de la demandada, en virtud de la norma interna cual es el artículo 1489 del Código Civil. También fueron debidamente protestados los daños y los retrasos, los que incluso fueron reconocidos por TAYLOR, de modo que no hay caducidad alguna. Los daños existieron, fueron expuestos y cuantificados en la demanda. La limitación de daños invocada es otra prueba más que a la demandada le cabe responsabilidad en la ejecución material del transporte aéreo internacional de las mercaderías. Sin perjuicio EKOFRUT le informó a la demandada el valor de las mercaderías de cada carga.

En cuanto a la falta de legitimación pasiva, indica que, de acuerdo con el convenio citado, la demandada tiene la calidad de transportista contractual, como se señaló.

En lo relativo a la falta de legitimación activa de EKOFRUT en la demanda subsidiaria de indemnización de perjuicios, EKOFRUT señala que sí es parte en el contrato de transporte aéreo, pues lo celebró con la demandada y era una de las obligaciones convenidas con ella. Del mismo modo, la demandada fue parte del mismo, de modo que tiene legitimación pasiva, pues tiene la condición de transportista contractual, como antes explicó.

Aduce que, la acción no se encuentra prescrita ni caducada, pues fueron realizadas las protestas oportunamente y la propia demandada reconoció, en su caso.

Finalmente, señala que, es procedente la reparación del daño moral en materia contractual, el que ocurrió y padeció EKOFRUT, fruto de los incumplimientos de la demandada, los que fueron expuestos en la demanda.

En mérito de lo expuesto, solicita tener por evacuado en forma conjunta el respectivo trámite de la réplica de la demanda principal de resolución de contrato con indemnización de perjuicios y también la réplica de la demanda subsidiaria de indemnización de perjuicios.

Al primer otrosí del folio 14, la demandada contesta la demanda



Foja: 1

reconvencional, solicitando su rechazo, con costas, y señalando que, al igual que la demandada principal y demandante reconvencional, EKOFRUT objeta y controvierte expresamente todas las afirmaciones, representaciones, interpretaciones, antecedentes, opiniones y supuestos hechos, causas y circunstancias alegados expuestos o invocados por la actora reconvencional en su demanda de cumplimiento de contrato con indemnización de perjuicios, en cuanto ellos no aparezcan reconocidos expresamente en el presente escrito.

Opone la excepción de contrato no cumplido, prescrita en el artículo 1552 del Código Civil, en relación con los artículos 1551, 1438. 1439 del mismo cuerpo legal, toda vez que se cumplen respecto de EKOFRUT, todos y cada los presupuestos para que opere en su favor, a raíz de los serios y graves incumplimientos de las obligaciones de resultado asumidas por la demandante reconvencional e incurridas por esta última, respecto de los contratos celebrados entre las partes. Los incumplimientos de TAYLOR LOGISTICS consistieron en el cumplimiento imperfecto y seriamente defectuoso de sus obligaciones, expuestos tanto en la demanda principal de autos, como también en esta contestación.

Precisa que las obligaciones asumidas por la demandada con EKOFRUT fueron obligaciones de resultado. TAYLOR LOGISTICS actuó por cuenta propia, bajo su propia y exclusiva responsabilidad, bajo ningún respecto actuó la demandante reconvencional por cuenta y riesgo de EKOFRUT, ni menos obrando por instrucciones previas de esta última, sea como agente, comisionista, mandatario o intermediario de EKOFRUT, tal cual lo pretende la contraria en esta demanda reconvencional y en su contestación de la demanda principal.

Manifiesta que, la excepción de contrato no cumplido es alegada respecto de los contratos de prestación de servicios convenidos entre TAYLOR LOGISTICS y EKOFRUT, para que esta última pudiera exportar su fruta producida, consistente en cerezas frescas de exportación, debidamente embaladas en cajas de cartón, a sus clientes ubicados en las ciudades de Singapur, Shanghái, Beijing, todos de la República Popular de China; Taipéi, Taiwán y Miami, Estados Unidos, y, que son los mismos individualizados en la demanda principal, dando por reproducidos íntegramente los hechos y circunstancias expuestas en la demanda principal.

En razón de que TAYLOR LOGISTICS es una empresa de giro de logística integral, embarcadores de carga aérea y marítima, manipulación de carga, servicios de almacenaje, depósito y transporte, con una experiencia muy importante en el



Foja: 1

mercado de la exportación de la fruta fresca producida en nuestro país, en especial, en lo que respecta al transporte aéreo de la misma; EKOFRUT convino con ella un contrato prestación de servicios en virtud del cual la demandante reconvenzional se obligaba para con EKOFRUT a prestar servicios consistentes en realizar la logística integral, el almacenamiento, embarcamiento y carga de la mercadería en el Aeropuerto desde donde se iniciaría el transporte aéreo, como también donde se realizaría el trasbordo de la mercadería; el transporte aéreo de la mercaderías al lugar de destino en que EKOFRUT exportaría una determinada cantidad de kilos de cerezas frescas debida y técnicamente embaladas en cajas de cartón de 5 kilos cada una, las cuales se montaban sobre un pallets que contenían 120 cajas de las mismas como máximo; el almacenamiento, desembarcamiento y descarga de la mercadería en el Aeropuerto de trasbordo y también donde concluiría el transporte aéreo.

Dentro de las obligaciones asumidas por la demandada en virtud de cada uno de los contratos celebrados con EKOFRUT para cada exportación de esta mercadería y cuya resolución se solicita en esta demanda, debía y se obligaba a:

a) Por cuenta propia, previamente definir y escoger el itinerario aéreo más adecuado, breve, conveniente, con las menos escalas o transbordos posibles para su transporte aéreo al destino final en el extranjero de cada exportación que EKOFRUT haría de su mercadería a los clientes ya mencionados con quienes previamente había celebrado los contratos de compraventa a precio firme o la consignación ya indicados, para después solicitarle a EKOFRUT que le despachara la carga a transportarse desde su frigorífico ubicado en Fundo Santa Lucía, comuna de Romeral, Curicó, según las instrucciones dadas previamente al efecto por la demandante reconvenzional.

b) Por cuenta propia se obligaba a realizar el transporte aéreo de tal mercadería, para lo cual la demandante reconvenzional por su cuenta. con completa autonomía e independencia de EKOFRUT, previamente contrataba, a su vez la línea aérea que en el hecho haría el transporte aéreo de la mercadería, conviniendo con ellos el valor del flete, la fecha a realizarse, el itinerario, transbordos, como la reserva anticipada de la fecha y espacio para la carga del pertinente transporte aéreo; la fecha de inicio y de término del transporte aéreo; las modalidades del pago e incluso era la demandante reconvenzional y no EKOFRUT quien debía hacerles el pago a tales empresas de dicho transporte.



Foja: 1

c) Por cuenta propia, previo al transporte aéreo, proporcionarle a EKOFRUT las instrucciones para el despacho de la carga, definiendo el monto de los kilos de la carga a despachar que sería transportada; indicar lugar y fecha en que EKOFRUT debía despacharle la mercadería para ser recepcionada por la demandante reconvenzional, en este caso, el Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

d) Por cuenta propia, recepcionar a EKOFRUT la mercadería que le despachó según lo anterior, en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, y a su vez ellos, una vez recibida, debían almacenarla y mantenerla en tal aeropuerto en frigoríficos para conservarla a una temperatura entre 0° a 5° C a la espera de su embarque en el avión de la línea aérea que en el hecho haría su transporte, traslado o porte de la carga al destino en el exterior.

e) Por su cuenta, realizar la carga y embarque de la mercadería en el avión que la transportaría en el aeropuerto donde se iniciaría el transporte o donde se realizaría algún transbordo.

f) Por su cuenta, desembarcar, almacenar y mantener la carga en frigoríficos en el aeropuerto de trasbordo y destino antes de ser retirada por el importador, a una temperatura entre 0° a 5° C.

g) Cumplir, durante el transporte aéreo, las condiciones técnicas en que la carga debía ser trasladada en este caso principalmente refrigerada entre 0° a 5° Celsius e infórmalas a quien en el hecho haría el transporte, para que a su vez las cumpliera.

h) Por su cuenta, gestionar la obtención y/o confección y/o tramitación de alguna documentación necesaria para la exportación, como lo era la emisión de la guía aérea denominada Carta de Porte Aéreo, conocida como Air Way Bill o AWB, obtener en Chile el certificado de origen de la fruta que se exportaba y se transportaba y su respectivo certificado fitosanitario; despacharle al importador toda la documentación necesaria para la exportación, de modo que le permita a este último realizar en destino la internación legal de la misma y el retiro de la fruta desde la pertinente aduana.

i) Por su cuenta, informar del arribo de la fruta en el respectivo destino a EKOFRUT como al importador.

j) Hacerse responsable de la integridad y del cuidado de la fruta una vez que le fuera entregada por EKOFRUT en el lugar y fecha que aquella le había requerido previamente, Aeropuerto Arturo Merino Benítez, responsabilidad que se



Foja: 1

extendía hasta que la fruta arribara a destino y se encontrare en condiciones jurídicas y materiales para que el importador pudiera ingresarla o internarla legalmente desde su respectiva aduana en destino.

Reitera, entre otras cosas que, por tales servicios TAYLOR LOGISTICS cobró una tarifa por el flete aéreo de la mercadería a destino, que también incluía esos servicios, conocida y convenida de antemano por ambas partes; y que, desde el momento que EKOFRUT le entregaba a la demandante reconvencional la respectiva fruta que sería embarcada y exportada en cada oportunidad y era recibida por TAYLOR LOGISTICS, esta última se hacía responsable de la integridad y del cuidado de la misma hasta su arribo en destino.

Reitera también las características de los siete contratos celebrados entre las partes y su ejecución, ya explicados en detalle en lo expositivo de su demanda.

Además, reproduce lo señalado en su demanda principal y subsidiaria, respecto de los daños sufridos por EKOFRUT como consecuencia de los problemas derivados de la deficiente prestación de servicios de la demandante reconvencional con motivo del, a su vez, deficiente transporte aéreo.

Finalmente, enfatiza que, atendido que la demandante reconvencional incumplió con su obligación de realizar el transporte aéreo de la carga de propiedad de EKOFRUT en las condiciones y plazos convenidos, lo que originó que la carga de su propiedad resultara con daños, EKOFRUT, a su vez, justificadamente, no cumplió con su obligación de pagar los servicios prestados, los que incluían el flete aéreo de tales cargas dañadas, a que se refieren las facturas que se cobran en estos autos. Sumándose al incumplimiento injustificado de la demandada, la circunstancia que EKOFRUT no estuvo dispuesta a que TAYLOR LOGISTICS continuara prestándole tales servicios durante la temporada en cuestión para el transporte aéreo del resto de sus cajas de cerezas frescas de exportación, y debiera contratar a otra empresa para trasladar el resto de la carga conformada por sus cerezas frescas de exportación. Es decir, fue la demandante reconvencional, TAYLOR LOGISTICS quien primeramente se constituyó en mora, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1551 del Código Civil, al incurrir en los incumplimientos expresados. Por lo tanto reitera la excepción de contrato no cumplido prescrita en el artículo 1552 del Código Civil, en relación con los artículos 1551, 1438, 1439 del mismo cuerpo legal, detallando los presupuestos para que ella opere a favor de su parte, en el caso específico de autos:



Foja: 1

a) Los contratos de prestación de servicios individualizados fueron un contrato bilateral para ambas partes. Ambas partes resultaron obligadas recíprocamente.

b) TAYLOR LOGISTICS no cumplió con su obligación básica y fundamental en cuanto a que el transporte aéreo al cual se obligó, lo fuera en las condiciones técnicas adecuadas para que, durante el tiempo que la fruta que EKOFRUT le entregó a la demandante reconvencional en el Aeropuerto de Santiago, Arturo Merino Benítez, consistente en cajas de cartón, que debidamente embaladas contenían en su interior cerezas frescas de exportación y que previamente habían sido expuestas a un tratamiento de frío a 0° C en el Frigorífico de EKOFRUT ubicado en su domicilio señalado y bajo esa misma temperatura habían sido trasladadas en camiones termo frío desde ese lugar hasta el Aeropuerto, se mantuvieran refrigeradas, y arribaran a destino en buen estado y no dañadas, como fue lo que sucedió y cuyos daños fueron consecuencia de una deficiente refrigeración durante el flete aéreo. Del mismo modo incumplió con su obligación de realizar el transporte aéreo, en forma oportuna, sin retardo, tanto en el inicio como en su arribo, lo cual también causó un daño a la fruta. Además incumplió TAYLOR la obligación de enviar en forma oportuna la documentación al destinatario de la carga, concretamente certificados de origen, para que este último pudiera retirar la carga después desde la aduana e internarla legalmente en el país de destino.

c) Las obligaciones de la demandante reconvencional eran exigibles, pues EKOFRUT le entregó las respectivas cargas en el lugar, día, hora y cantidad solicitada previamente por TAYLOR LOGISTICS y en buen estado.

d) Existe buena fe de EKOFRUT, toda vez que el incumplimiento de la demandante fue de carácter grave y sustantivo, de manera tal que, a su vez, se justifica plenamente el posterior incumplimiento de EKOFRUT, ya que los incumplimientos de la demandante reconvencional, que es lo mismo decir, el cumplimiento imperfecto y defectuoso de sus obligaciones antes referidas, significó que la fruta de EKOFRUT quebrara su cadena de frío que debió mantener, provocando serios y cuantiosos daños en ella, y su consecuencia fue en definitiva, que la fruta fuera vendida en un significativo menor precio.

En virtud de los argumentos de hecho y de derecho expuestos, solicita tener por contestada la demanda reconvencional y rechazarla en todas sus partes, como consecuencia de acoger en favor de EKOFRUT la excepción de contrato no



Foja: 1

cumplido referente a los contratos que esta última celebró con TAYLOR LOGISTICS, individualizados en la demanda principal de autos y en esta contestación fundada en los serios y graves incumplimientos incurridos por la demandante reconvencional, consistentes en el cumplimiento imperfecto y seriamente defectuoso de las obligaciones asumidas por tal parte en virtud de tales contratos, expuestos tanto en la demanda principal de autos como en esta contestación, con expresa condenación en costas.

A lo principal del folio 16 la parte demandada evacúa su réplica a la demanda principal, negando, objetando y controvirtiendo expresamente todas las afirmaciones, representaciones, interpretaciones, antecedentes, opiniones y supuestos hechos, causas y circunstancias alegados, expuestos o invocados por la demandante principal en su escrito de réplica, en cuanto ellos no aparezcan reconocidos expresamente en este escrito de réplica.

Argumenta primero, respecto a los contratos celebrados verbalmente, que la propia demandante principal ha indicado en su escrito de réplica, que debió haber celebrado estos contratos de manera escrita, con el objeto de dejar constancia de las obligaciones exigidas a mi representada. Sin embargo, TAYLOR LOGISTICS jamás podría haber suscrito dichos contratos, por cuanto no es transportista aéreo, y ni siquiera reviste la categoría de “transportista contractual”. Los contratos celebrados corresponden al de agenciamiento de carga o forwarder, que son de carácter consensual. A mayor abundamiento, mantener esa argumentación nos trasladaría al plano de alegar la nulidad relativa de los contratos invocados, por cuanto se habría presentado el error, como vicio del consentimiento, al haber comprendido las partes celebrantes que el motivo que las determinaba a contratar, era diametralmente opuesto: una entendió contrato de transporte aéreo y otra, contrato de agenciamiento de carga. Pero, esta acción no fue alegada por la demandante, debido a que tiene pleno conocimiento del contrato celebrado. La demandante sabe, o debe saber en su calidad de exportador que, gestionar traslado de su producción desde su domicilio hasta el ingreso de ella en los aviones de carga, obteniendo toda la documentación exigida por las autoridades administrativas y de Aduana, es algo que escapa las obligaciones de un “transportista aéreo contractual”, ya que nos encontramos en presencia de un contrato de agenciamiento de carga.

En cuanto a la afirmación de la demandante de que se trata de



Foja: 1

“obligaciones de resultado”, señala que, la demandante principal describe una serie de conductas y gestiones que TAYLOR LOGISTICS realizó, afirmando que todas ellas, fueron ejecutadas por cuenta y riesgo de esta última, sin consulta previa a EKOFRUT, lo que demuestra, a su parecer, que TAYLOR LOGISTICS habría actuado como un transportista aéreo propiamente tal, obligación de transporte aéreo que no habría cumplido, cuando en realidad su producción fue trasladada a los lugares de destino, sin recibir TAYLOR LOGISTICS reclamo de disconformidad sobre ellas.

Reitera que, las gestiones realizadas por TAYLOR LOGISTICS corresponden a la labor encomendada a un agente de carga y no a un transportista aéreo, enfatizando que, “el agente de carga”, tradicionalmente, es un coordinador, es un gestor, se encarga de coordinar las labores del transporte de las mercancías, ésta es su naturaleza, esa es su esencia, coordinar el transporte de mercaderías.

Hace presente que, el contrato de agenciamiento de carga, se encuentra dentro los grupos de contratos correspondientes a los de intermediación, donde la contratación de un servicio de transporte aéreo para un tercero, es parte de una secuencia de distintos contratos que se celebran con el objeto de cumplir un fin determinado. Entre los distintos contratos de intermediación encontramos comisionista de transporte, contrato de mediación o corretaje e incluso el contrato de agenda, los cuales tienen tres elementos en común: i) corresponden a contratos donde se gestionan intereses ajenos; ii) su causa o fin es la promoción o estipulación de negocios jurídicos; iii) su retribución suele consistir en un porcentaje o comisión sobre el importe bruto de las operaciones. Usualmente, con el objeto de gestionar aquellos intereses ajenos, estos intermediarios deben celebrar otros contratos que permitan dar curso a lo solicitado. Bajo ese contexto, pueden celebrar contratos de transporte, sin que ello, desvirtúe o degenere el contrato original, en uno distinto. En el caso del agente de carga ocurre la misma situación: gestiona intereses ajenos y coordina esta labor a través de la celebración de distintos contratos, pero no por ello, pierde su calidad de agente de carga para transformarse en un transportador.

Manifiesta que, las diferencias entre un agente de carga y un transportador se encuentran en la ejecución del contrato. Si TAYLOR LOGISTICS hubiese realizado el traslado de la producción de la demandada, a través de sus propios medios (vehículos, camiones, aviones) y esta gestión hubiese quedado bajo su control,



Foja: 1

efectivamente estaríamos en presencia de un transportador. Para efectos ilustrativos, es fundamental tener en consideración que a nivel mundial, los agentes de carga, para transporte aéreo son acreditados por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (I.A.T.A., International Air Transportation Association), gozando TAYLOR LOGISTICS de la calidad de agente reconocido por I.A.T.A. Sin embargo, respecto del traslado de la carga hacia el extranjero, TAYLOR LOGISTICS, nunca ejecutó por sí misma aquel traslado, ni mucho menos se responsabilizó por la custodia de ellas durante el trayecto, Para ello, se requirieron los servicios de distintas aerolíneas a petición de EKOFRUT, según el destino exigido. Además, en la ejecución del contrato, si hubiese existido subcontratación, esto es, que TAYLOR LOGISTICS hubiese requerido los servicios de un tercero, a nombre y cuenta propios, estaríamos en presencia de un transportador contractual, pero TAYLOR LOGISTICS actuó como agente de carga del transportista, por cuenta de EKOFRUT y no como transportista de esta última, Es decir, TAYLOR LOGISTICS actuó como intermediario entre EKOFRUT y el transportista (línea aérea), desarrollando actividades, por cuenta de su cliente. Esto queda demostrado en que el nombre del transportista, en tanto, se consigna en el recuadro principal en el margen superior derecho de la guía aérea a continuación del título o nombre del documento (*“Air Rabil”*), precedido de la frase en inglés *“usted by”* , que significa en castellano *“emitido por”* .

En lo que respecta a las guías aéreas materia de autos, observa que todas ellas fueron completadas y firmadas por TAYLOR LOGISTICS como agente de los respectivos transportadores, al aparecer el nombre y datos de TAYLOR LOGISTICS consignados en los recuadros destinados al agente y su Código IATA, en tanto que el nombre del transportador respectivo en el recuadro destinado al efecto. De ello, se deduce, según explicó, que respecto de ninguno de los embarques en cuestión TAYLOR LOGISTICS actuó o asumió personalmente la condición de transportista de la carga, no fue parte de los respectivos contratos de transporte ni, en consecuencia, le cabe responsabilidad alguna en su ejecución ni por los supuestos daños o perjuicios alegados por la actora. Si TAYLOR LOGISTICS hubiese celebrado esos contratos de transporte aéreo como “transportista contractual”, habría sido quien tendría que haber figurado en aquella documentación como transportador y por ende, como parte celebrante del contrato aéreo. Es evidente que para exigir la responsabilidad de un transportista aéreo, es necesario haber sido



Foja: 1

parte en aquellos actos jurídicos, ya sea como “*transportista aéreo efectivo*” o como “*transportista aéreo contractual*”. TAYLOR LOGISTICS jamás podría haber revestido el carácter de transportador contractual, dado que su gestión se realizó bajo el contrato de agenciamiento de carga, el cual no exige para su desarrollo, ser parte celebrante en el contrato de transporte aéreo.

Por otro lado, si la demandada pretende atender exclusivamente a la literalidad del giro comercial, deberá recordar que ella misma, en su demanda, describió a TAYLOR LOGISTICS como “*una empresa de logística integral, embarcadores de carga aérea y marítima, manipulación de carga, servicios de almacenaje, depósito y transporte*”. Esta fue la forma en que la propia demanda presentaba a TAYLOR LOGISTICS, como una empresa de embarcadores de carga aérea y marítima, por lo tanto la actora, si tenía conocimiento que el giro comercial de TAYLOR LOGISTICS no era exclusivamente el servicio de transporte. En definitiva, EKOFRUT no puede afirmar que desconocía la labor TAYLOR LOGISTICS como agente de carga marítima y aérea. Durante todo el proceso de coordinación para el traslado de la producción de la demandada, se produjeron diversos diálogos entre la demandante y TAYLOR LOGISTICS, donde, con los conocimientos de cualquier hombre medio razonable, era posible comprender que las labores realizadas trascendían de un simple contrato de transporte (contrato aéreo que TAYLOR LOGISTICS controvierte expresamente). Con los diálogos desarrollados y el lenguaje utilizado en las negociaciones, la actora contaba con antecedentes para concluir inequívocamente que el contrato celebrado era el agenciamiento de carga. Siempre existió claridad en los términos establecidos y siempre se dejó en claro en que TAYLOR LOGISTICS estaba actuando como intermediario, es decir, como agente de carga.

En relación al cobro del servicio, advierte que, como ha mencionado, la contraprestación que recibe el agente de carga es una comisión por parte del transportista aéreo, calculada sobre el monto del flete, y esta forma de pago por el servicio prestado, es completamente distinta a la forma de facturación de los servicios que emiten los transportistas contractuales. TAYLOR LOGISTICS como contraprestación por la intermediación de servicios de transporte aéreo, agente de carga, obtiene como remuneración única una comisión de parte del transportista aéreo, calculada sobre el monto del flete, es decir, el agente no percibe remuneración de parte del embarcador, salvo que, eventualmente, hubiere pactado



Foja: 1

con este último otros servicios distintos o adicionales que no digan relación estrictamente con los propios del agenciamiento de transporte aéreo, lo que no ocurrió en el caso de autos. En el caso de los transportistas contractuales o efectivos, la remuneración que perciben proviene directamente del remitente. En este caso, habría sido de EKOFRUT, contrariamente, TAYLOR LOGISTICS operó como “*Air Cargo Agent*” o agente de carga aérea, quien actuó solo como el agente del transportista, obteniendo sus ingresos de la comisión que la línea aérea le ofrece, motivo por el cual la responsabilidad es asumida por la transportista.

En cuanto a los termógrafos, señala que EKOFRUT insiste en responsabilizar a TAYLOR LOGISTICS del supuesto aumento de temperatura que sufrió su fruta durante el trayecto aéreo. Sin embargo, en su calidad de agente de carga, TAYLOR LOGISTICS no puede responder por lo ocurrido durante el trayecto de vuelo, ya que no es transportista efectivo ni contractual. Lo que sí es posible indicar es que TAYLOR LOGISTICS verificó las mejores opciones de vuelos existentes, lo que fue informado y acordado con la propia demandante. No fue posible contratar los servicios de un avión frigorífico para proteger de mejor forma la fruta de exportación de la demandante, porque esos “*aviones frigoríficos*” no existan y nadie está obligado a lo imposible. TAYLOR LOGISTICS tomó todos los resguardos necesarios para mantener en buen estado la producción recibida y es por ello que las cargas, una vez recibidas en Santiago, fueron ingresadas inmediatamente al frigorífico Aerosan, ubicado en dependencias del Aeropuerto Merino Benítez. Las cajas permanecieron en ese lugar hasta que las aerolíneas dieron la indicación de ingresar las cajas a los respectivos aviones.

Destaca que, los siete embarques del mismo embarcador y productor de las cerezas, efectuados, cada uno, los días 27 de noviembre de 2012, 28 de noviembre de 2012, 29 de noviembre de 2012 (dos embarques), 1 de diciembre de 2012 y 3 de diciembre de 2012 (dos embarques), con distintos transportadores aéreos (LAN, Tampa Cargo y Qatar Airways), en distintas aeronaves, a distintos puntos del planeta, y con mayores o menores tiempos de tránsito o viaje según sus destinos, resultaron todos, supuestamente, en mayor o menor medida, afectados por distintos grados de deterioro, por lo que, según argumenta, conforme a la Ley de probabilidades debió necesariamente existir un vicio inherente o condición preexistente que afectó la conservación de las cerezas supuestamente aptas para ser transportadas por vía aérea, pues no son, de otra manera, explicables estas



Foja: 1

“coincidencias” .

Luego, recalca las diferencias entre los agentes de carga IATA (agente de carga de un transportista aéreo en el marco del IATA o *“air cargo agent”*) y el agente de carga como transportista aéreo (*“airforwardor”*), donde la responsabilidad de la carga la asume este último. Para el caso autos, TAYLOR LOGISTICS, actuó frente EKOFRUT como agente de un transportista aéreo en el marco de IATA, ya que celebró contratos de transporte aéreo a nombre, por cuenta, cargo, costo y riesgo exclusivamente del transportador aéreo, como complemento del contrato de agenciamiento de carga, de ahí el rol de intermediario entre el transporte y la carga, no asumiendo TAYLOR LOGISTICS responsabilidad alguna en el transporte de las mercancías, ya que la responsabilidad del agente de carga alcanza hasta que la mercancía es entregada a la aerolínea.

Agrega que, en cuanto a la responsabilidad el transportista aéreo, circunstancia que no se aplica a TAYLOR LOGISTICS, toda vez, que posee la calidad de agente de carga, se remite al Convenio para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional de Montreal ratificado por Chile. El transportista aéreo debe responder por la carga, desde el periodo durante el cual la misma se halla bajo la custodia del transportador, es decir, en el caso de autos, las aerolíneas asumieron su responsabilidad desde el momento en que las mercancías, fueron entregadas a dichas compañías en el frigorífico que mantiene la empresa Servicios Aeroportuarios Aerosan S.A. Entregándose las mercaderías a los transportadores, quedando la carga, desde ese momento, bajo la exclusiva custodia y responsabilidad de los transportadores, quienes procedieron a su embarque a bordo de las respectivas aeronaves.

En razón de los argumentos planteados, solicita tener por evacuado el traslado conferido en autos para duplicar.

Al primer otrosí del folio 16, la parte demandada principal evacúa su dúplica a la demanda principal subsidiaria, reiterando que controvierte categóricamente haber desarrollado el rol de transportista aéreo contractual y la indemnización de perjuicios reclamada por lucro cesante y daño moral. Sin embargo, en caso que el Tribunal considerara que ese fue el rol desarrollado por TAYLOR LOGISTICS durante la ejecución del contrato, hace presente que aun así, su parte queda eximida de toda responsabilidad a la luz de Convenio de Montreal, enunciado por la demandante.



Foja: 1

Reitera además lo argumentado en cuanto a la falta de legitimación activa de la demandante y la falta de legitimación pasiva de su parte, ya indicadas en el escrito de contestación.

En cuanto a la caducidad, cita el artículo 31 del Convenio de Montreal, que regula el procedimiento y plazos para ejercer reclamos contra el transportista aéreo, señalando que, la demandante no dio cumplimiento a la exigencia ahí consignada, ya que nunca presentó, de manera escrita, algún reparo a su parte, dentro de los plazos indicados por el Convenio (a más tardar, dentro de un plazo de siete días da haber sido notada la avería para el equipaje facturado y de catorce días para la carga, a partir de la fecha de su revivo o, en caso de retraso, a más tardar dentro de veintún días. a partir de la fecha en que el equipaje o la carga hayan sido puestos a su disposición). Es más, aunque hubiese presentado protesta oportuna, tampoco podría prosperar el ejercicio de esta acción por no ser titular de ella.

Expresa que, al tenor del artículo 31 citado, para exigir cualquier tipo de indemnización o reparo, es necesario que el destinatario presente una protesta por escrito al transportista. En el caso de autos, los destinatarios eran: Freshmart Singapore Pte Ltd., Inabata América, Leistan (Beijing) Trading CO Ltd., Wise Diviner CO, Ltd., Social Enterprise LLC. La demandante es sus escritos de discusión no se hace cargo de esta realidad y no ha presentado ningún argumento que permita sostener, de manera categórica, que ella sí cuenta con legitimidad para ejercer esta acción. El Convenio es claro y preciso; la acción de indemnización pertenece al destinatario.

Aclara que, TAYLOR LOGISTICS nunca ha reconocido ser transportista aéreo y que, si ha exigido hacer aplicable la limitación de responsabilidad establecida en el Convenio referido, es solo para precaver que, en caso en que el Tribunal alcanzare plena convicción de que su parte actuó como transportista, considere aquella limitación de responsabilidad al fallar.

En cuanto a las alegaciones que dicen relación con el estado en que arribó la fruta a los países de destino, reitera que siete de los ocho embarques, del mismo embarcador y productor de las cerezas, efectuados, entre el 27 de noviembre y 3 de diciembre de 2012, con distintos transportadores aéreos, resultaron afectados por distintos grados de deterioro; y que, existieron distintos embarques que sufrieron retraso, pero 3 de esos embarques arribaron en la fecha establecida y no obstante ello, la fruta también resultó, supuestamente dañada. El daño sufrido por la fruta,



Foja: 1

no pudo haber sido producido, única y exclusivamente por la temperatura y el retraso.

A continuación se refiere a la exención de responsabilidad del transportista, conforme a lo establecido en el Convenio de Montreal (artículo 18), existen motivos por los que el transportista aéreo puede eximirse por su responsabilidad y es absolutamente plausible, atendida la forma en que se desarrollaron los hechos, sostener que aquellos “*vicios propios*” de las mercaderías, hayan sido la causa inmediata de los daños sufridos en la mercancía transportada. Además, el artículo 19 del Convenio señala que el transportista no es responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño, y, TAYLOR LOGISTICS tomó todas las medidas necesarias que estaban a su alcance para precaver cualquier tipo de perjuicio. Durante todo el tiempo de espera, la fruta permaneció dentro del frigorífico Aerosan S.A., con el objeto de evitar todo tipo de daños. Por lo tanto, como mencionó, la responsabilidad de custodia de su parte, finalizaba una vez que la mercancía era ingresada a este frigorífico, dado que, desde ese momento, quedaba a disposición del transportista.

En cuanto a los supuestos perjuicios que la contraria demanda que deben ser indemnizados, su parte sostiene, afirma y se remite a lo ya señalado en el escrito de contestación de la demanda, teniendo en consideración, respecto al daño moral, que, EKOFRUT, como persona jurídica, es un ente despersonalizado incapaz de experimentar dolor, sufrimiento o padecimiento, motivo por el cual debe descartar de plano el supuesto daño moral que puede experimentar; y que, respecto al lucro cesante, su parte contraviene el monto demandado toda vez, que EKOFRUT ha señalado que, en teoría si la fruta hubiese arribado en las condiciones que ella pretendía, habría obtenido un mejor valor en la venta de la mercancía, lo que no constituye una legítima expectativa de ganancia sino una simple probabilidad y especulación.

En razón de los argumentos planteados, solicita tener por evacuado el traslado conferido en autos para duplicar la demanda subsidiaria por indemnización de perjuicios.

Al segundo otrosí del folio 16, la parte demandada principal y demandante reconvencional evacúa su réplica a la demanda reconvencional, ratificando los fundamentos de hecho y de derecho planteados en la demanda reconvencional,



Foja: 1

teniendo en consideración que, para que prospere la excepción de contrato no cumplido opuesta por la demandada reconvencional, es necesario considerar que el artículo 1552 del Código Civil no tiene lugar, puesto que, TAYLOR LOGISTICS sí cumplió varias de sus obligaciones, por cuenta de EKOFRUT, las cuales no fueron controvertidas por esta última, incluyendo: a) definir y escoger el itinerario más adecuado, breve conveniente, con la menor cantidad de escalas y transbordos posibles; b) coordinar el transporte aéreo de la mercancía, incluyendo la coordinación del lugar y fecha en que EKOFRUT debía despachar la mercadería; c) coordinar la carga y embarque de la mercancía hasta el frigorífico Aerosan S.A., ubicado en dependencias del Aeropuerto Arturo Merino Benítez; d) gestionar la obtención y/o confección y/o tramitación de la documentación necesaria para la exportación (Certificados de Origen, Certificados Fitosanitarios, entre otros); e) gestionar el traslado efectivo a los países de destino.

Agrega que, las demás obligaciones citadas por EKOFRUT no se encuentran incumplidas, sino que existen discrepancias en torno a ellas, en virtud de la discusión principal de este juicio, Por ello, es posible concluir que TAYLOR LOGISTICS ha cumplido sus obligaciones. Prueba de ello es que la fruta fue transportada y vendida en los países de destino. Por su parte, EKOFRUT, no ha pagado ninguna de las 8 facturas adeudadas a TAYLOR LOGISTICS, por concepto de fletes aéreos. A mayor abundamiento, la acción deducida por la contraria, solo exige la indemnización de perjuicios por lucro cesante, no así respecto del daño emergente. Si no existió daño emergente, es porque TAYLOR LOGISTICS cumplió su obligación de coordinar el transporte de la fruta hacia los países indicados, donde ella fue vendida.

A su vez, señala que, la alegación de la demandada reconvencional, en cuanto a que no corresponde el pago de dichos valores en atención a que TAYLOR LOGISTICS incumplió su obligación de custodiar la carga y entregarla en la misma forma en que la recibió, no puede ser acogida, ya que el supuesto cumplimiento imperfecto de la obligación por parte de TAYLOR LOGISTICS solo habilita a EKOFRUT a exigir los supuestos perjuicios que de ello se deriven, pero no la exime del cumplimiento de su obligación de pagar el valor del flete y gastos de transporte. A mayor abundamiento, nuestro régimen jurídico no contempla ninguna causal para eximir a un contratante de sus obligaciones de pago pendientes.

En mérito de lo expuesto, solicita tener por evacuado el traslado conferido en



Foja: 1

autos para replicar reconvencionalmente.

Al folio 18 la parte demandante principal y demandada reconvencional, evacúa su réplica a la demanda reconvencional, ratificando su contestación de la demanda reconvencional, y, negando, objetando y controvirtiendo expresamente todas las afirmaciones, representaciones, interpretaciones, antecedentes, opiniones y supuestos hechos, causas y circunstancias alegados, expuestos o invocados por TAYLOR LOGISTICS en su respectiva demanda reconvencional y réplica reconvencional, en cuanto ellos no aparezcan reconocidos expresamente en el presente escrito de réplica, dando por íntegramente reproducidos los hechos y circunstancias expuestas en la demanda principal.

Reitera que su parte, EKOFRUT, convino con TAYLOR LOGISTICS por cada embarque, ya individualizado, un contrato prestación de servicios de logística integral, almacenamiento, embarcamento y el transporte aéreo internacional de mercaderías, respecto de cerezas frescas, en las condiciones que ya señaló. Dentro de las obligaciones asumidas por la demandada en virtud de cada uno de los contratos celebrados con EKOFRUT, para cada exportación de esta mercadería, se obligaba por cuenta propia a realizar los servicios ya detallados en su contestación a la demanda reconvencional (letra a y siguientes hasta a letra j), destacando la obligación de cumplir durante el transporte aéreo las condiciones técnicas en que la carga debía ser trasladada (en este caso principalmente refrigerada entre 0° a 5° Celsius) e informárselas a quien en el hecho haría el transporte, para que a su vez las cumpliera.

Reitera también que, por tales servicios TAYLOR LOGISTICS cobró una tarifa por el flete aéreo de la mercadería a destino que también incluía esos servicios, conocida y convenida de antemano por ambas partes; y que, desde el momento que EKOFRUT le entregaba a la demandante reconvencional la respectiva fruta que sería embarcada y exportada en cada oportunidad y era recibida por TAYLOR, esta última se hacía responsable de la integridad y del cuidado de la misma hasta su arribo en destino pues estaba bajo su custodia.

Afirma que, nunca en tales contratos la demandante reconvencional actuó como un agente o intermediario de EKOFRUT, En todos lo hizo como la contraparte contratante y siempre la prestación de los servicios lo hizo a su propio nombre, por sí mismo y no como un mandatario de EKOFRUT. Y en virtud de lo contratado, asumió para con EKOFRUT la obligación de transportar por vía aérea



Foja: 1

la mercadería de aquélla. Prueba de lo anterior es el hecho que la demandante reconvenzional cobró a su parte el flete aéreo por sí misma, emitiendo ella las respectivas facturas por los servicios prestados. En Chile, la obligación de emitir la respectiva factura es del prestador del servicio. Además, en Chile no está permitido emitir facturas propias para cobrar servicios prestados por un tercero, no se pueden emitir facturas en representación o por cuenta de un tercero, salvo que se trate de contribuyentes de difícil fiscalización, que no es el caso de la demandante reconvenzional. Lo que hasta ahora la demandante reconvenzional intencionalmente no ha dicho es que las facturas fueron devueltas por EKOFRUT, en tiempo y forma, y pese a ello las publicó como impagas en el Dicom con el claro propósito de perjudicar a EKOFRUT. Esta conducta es propia de un acreedor cuando su contraparte no le ha pagado los servicios que el mismo prestó y que se obligó.

Aduce que, otra prueba de lo anterior es el propio reconocimiento que la demandante reconvenzional hizo en cuanto a que ella pagó a las líneas aéreas los respectivos fletes y con recursos propios, lo que ahora intencionalmente omitió en su réplica.

Expone que, los incumplimientos incurridos por la demandante reconvenzional y que constituyen el fundamento de la excepción de contrato no cumplido, no son irrelevantes, nimios o insignificantes, por el contrario son de gran envergadura y ameritan que esta excepción sea acogida. La demandante no considera la naturaleza y características del producto de EKOFRUT, que tomó su producción un buen tiempo durante el año, el cual requiere un tratamiento de cuidado muy exigente, lo cual la demandante reconvenzional estaba en pleno conocimiento. Es de responsabilidad de la demandante reconvenzional si la línea aérea que ella contrató para realizar en los hechos el flete aéreo, no podía mantener esta carga refrigerada.

Respecto de la alegación que toda la fruta de EKOFRUT llegó dañada, con graves problemas de condición, señala que, no hay que olvidar que la fruta de EKOFRUT, una vez que le fue entregada a TAYLOR, no solo estuvo dentro de un avión, también lo estuvo en el Frigorífico de Aerosan en Santiago a 0° Celsius, a la espera de su embarque, y su parte estima lo mismo, que estuvo en otro frigorífico cuando su mercadería estuvo en los otros aeropuertos, cuando le correspondió escalas y transbordos, lugares en que debió estar sujeto a las temperaturas señaladas para mantener la cadena de frío. Nunca debieron estar a la



Foja: 1

intemperie.

Explica que, el incumplimiento grave de la obligación de la demandada de realizar el transporte aéreo de la carga de propiedad de EKOFRUT en las condiciones y plazos convenidos, originó que la carga de propiedad de EKOFRUT resultara con serios y cuantiosos daños. EKOFRUT, a su vez, justificadamente no cumplió con su obligación de pagar los servicios prestados, los que incluían el flete aéreo de tales cargas dañadas, a que se refieren las facturas que se cobran en estos autos. Quien primero incumplió fue TAYLOR, y como consecuencia de su incumplimiento, EKOFRUT tampoco cumplió pagándole los servicios, en especial el flete aéreo. A su vez, se sumó al incumplimiento injustificado de la demandada, la circunstancia que EKOFRUT no estuvo dispuesta a que TAYLOR LOGISTICS continuara prestándole tales servicios durante la temporada en cuestión para el transporte aéreo del resto de sus cajas de cerezas frescas de exportación, y debiera contratar a otra empresa para el resto de la carga conformada por sus cerezas frescas de exportación.

Reproduce los argumentos y presupuestos ya reseñados en su contestación reconvenzional, respecto a la excepción de contrato no cumplido, prescrita en el artículo 1552 del Código Civil, agregando que, es absurda y sin lógica la pretensión de la demandante reconvenzional en cuanto a que para que prospere esta excepción su parte primeramente debe pagar los servicios prestados, incluyendo el transporte, y solo reclamar la indemnización de perjuicios. Cumplir lo que la demandante pide no es más ni nada menos que pretender un enriquecimiento sin causa, por un servicio prestado en forma deficiente que causó enormes perjuicios a su parte.

En mérito de lo expuesto, solicita tener por evacuado el trámite de la dúplica de la demanda reconvenzional.

Al folio 28 consta el llamado de las partes a conciliación, la cual no se produce.

Al folio 34 y rectificación del folio 41, se recibe la causa a prueba, rindiéndose la que consta en autos.

Al folio 170, se cita a las partes a oír sentencia.

CON LO RELACIOBADO Y CONSIDERANDO:

I.-En cuanto a las tachas:

PRIMERO: Que, al folio 57 compareció don Claudio José Martín Barroilhet Acevedo, testigo presentado por la parte demandada, quien legalmente juramentado,



Foja: 1

previo a deponer fue tachado de contrario en virtud del artículo 358 N° 6 del Código de Procedimiento Civil, por la parte demandante, fundada en que el testigo ha admitido que su informe lo emite en razón de encontrarse de acuerdo con los planteamientos formulados por la demandada principal en estos autos, reconociendo que la adhesión a estos planteamientos le permite evacuar el informe con lo cual se desprende que, de no compartir dichos planteamientos, no evacuaría el informe. Además el testigo ha declarado que ha recibido una remuneración para la elaboración de tal informe, lo que implica que el testigo carece de imparcialidad y su imparcialidad se traduce en un interés incluso indirecto para apoyar a que la demandada pueda ganar este juicio.

SEGUNDO: Que, evacuando el traslado conferido respecto de la antes comentada tacha, la contraria (parte demandada principal) solicitó su rechazo, con costas, argumentando que la causal de inhabilidad invocada por la demandante principal solo procede cuando a juicio del tribunal el testigo carece de la imparcialidad necesaria para declarar por tener en el pleito interés directo o indirecto, lo cual en caso alguno concurre respecto del testigo. En cuanto a la remuneración recibida por la elaboración de su informe en derecho, puesto que es evidente que cuando un profesional evacúa un informe en derecho, cobra una remuneración por sus servicios, lo que en caso alguno puede interpretarse en el sentido de restarle imparcialidad al testigo. Además, tal como el testigo lo ha declarado, sus honorarios por la declaración del informe en derecho ya se encuentran pagados, es decir no están ni jamás han estado supeditados a los resultados de este pleito.

TERCERO: Que, la causal numero 6° del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, establece que *“son también inhábiles para declarar los que a juicio del tribunal carezcan de la imparcialidad necesaria para declarar por tener en el pleito interés directo o indirecto”*, es decir, que se pueda presumir al menos, de los dichos del testigo que le podría afectar de alguna manera el resultado del juicio. Sin embargo, conforme a los dichos del testigo, antes individualizado, no se desprende de forma alguna un interés en los resultados del juicio, especialmente considerando que se trata de una persona ajena a quien lo presenta, con la cual solo tiene una relación profesional, por lo que, a juicio del Tribunal, no queda establecida la falta de imparcialidad que alega la parte demandante, razón por la que solo cabe rechazar la tacha en comento por la causal alegada, como se dirá en



Foja: 1

lo resolutivo de la presente sentencia, con costas

II.-EN CUANTO A LA DEMANDA PRINCIPAL:

CUARTO: Que, SOCIEDAD COMERCIAL EKOFRUT DE ROMERAL LIMITADA, en adelante también “EKOFRUT”, interpuso demanda en juicio ordinario de resolución de contrato e indemnización de perjuicios en contra de TAYLOR LOGISTICS CHILE S.A., en adelante también, “TAYLOR LOGISTICS”, “TAYLOR” o “TSMP”; solicitando que el Tribunal declare la resolución de los siete contratos celebrados entre EKOFRUT y la demandada, consistentes en la prestación de servicios de logística integral, almacenamiento, embargamiento y transporte aéreo internacional de mercaderías que esta última se obligó a prestar, prestó y realizó a EKOFRUT, celebrados indistintamente entre el 26 de noviembre del 2012 al 3 de diciembre de 2012, referidos a cerezas frescas de exportación de propiedad de EKOFRUT y que constituyeron el objeto de cada uno de los contratos y por ende de la mercadería que exportó al exterior, en razón del incumplimiento incurrido por la demandada en las respectivas ejecuciones de cada uno de ellos. Como consecuencia de lo anterior, solicita además que el Tribunal:

a) Libere a EKOFRUT de la obligación de pagar a la demandada la respectiva remuneración por los servicios prestados, como igualmente el valor de cada uno de los transportes aéreos internacionales de mercadería, referentes a cada uno de los contratos celebrados entre las partes e individualizados en la demanda.

b) Condene a la demandada a indemnizar a EKOFRUT los perjuicios que le causó y que son resultantes de los incumplimientos de aquélla en la ejecución de cada uno de los contratos celebrados, por concepto de lucro cesante, obligándola al pago total de la suma US\$59.787,27 en su equivalente en pesos al valor del tipo de cambio al día del pago, que al día 1 de marzo de 2013 equivale, según valor dólar observado a esa fecha, a la suma de \$28.345.145, o la suma que en justicia el Tribunal determine de acuerdo con el mérito del proceso, y también por concepto de daño moral, obligándola al pago de la suma de \$60.000.000, o la suma que en justicia el Tribunal determine de acuerdo con el mérito del proceso.

c) Que, las sumas a que sea condenada la demandada lo sean más sus respectivos reajustes e intereses, desde la fecha en que ocurrieron los hechos o desde la que el Tribunal determine, con costas.

En subsidio, deduce en contra de la demandada, antes individualizada,



Foja: 1

demanda de indemnización de perjuicios, fundada en los mismos argumentos de hecho y de derecho expuestos en la demanda principal y en los incumplimientos de la demandada en la ejecución de cada uno de los contratos celebrados, antes singularizados, solicitando al Tribunal que la acoja en todas sus partes y condene a pagar a favor de EKOFRUT, a título de indemnización de perjuicios con ocasión de los daños causados a la demandante, por concepto de lucro cesante la suma de US\$ 59.787,27 en su equivalente en pesos al valor del tipo de cambio del día del pago, que al día 1 de marzo de 2013 equivale, según valor dólar observado a esa fecha, a la suma de \$28.345.145; o la cifra que el Tribunal estime de justicia de acuerdo con el mérito de autos, y por concepto de daño moral la suma de \$60.000.000 o la cifra que el Tribunal estime de justicia de acuerdo con el mérito de autos, todo lo anterior más reajustes e intereses, desde la fecha en que sucedieron los hechos y hasta el pago de las sumas que resulte la demandada condenada al pago, o entre las fechas que el Tribunal determine, con costas.

QUINTO: Que, TAYLOR LOGISTICS contestó la demanda, solicitando su rechazo, con costas, fundada en resumen, en que no es responsable de los perjuicios que reclama puesto que EKOFRUT contrató a su parte solo y exclusivamente para el agenciamiento o forwarding de ciertas cargas, y, la ejecución de los contratos de transporte aéreo internacional y sus circunstancias es de responsabilidad exclusiva de los transportistas aéreos.

En subsidio de lo anterior, opuso las excepciones de falta de legitimación activa y pasiva; alegó la caducidad de la acción de servicios por falta de protesta escrita, dentro de plazo; la falta de detalle de los daños sufridos por las cargas; y la improcedencia de la indemnización de perjuicios, tanto respecto al contrato de agenciamiento de carga, como el de transporte, puesto que su parte cumplió todas sus obligaciones como agente de carga y, en consecuencia, no se encontraría en mora.

Además, contestó la demanda subsidiaria, reiterando sus alegaciones respecto de la demanda principal y controvirtiendo expresamente las afirmaciones de la actora respecto al deterioro sufrido por la carga; y, oponiendo también la excepción de falta de legitimación activa, la excepción de falta de legitimación pasiva; la improcedencia de la acción; y, la caducidad de la acción de perjuicios.

Finalmente, alegó la inexistencia de los daños o perjuicios y la limitación de responsabilidad, solicitando, en definitiva:



Foja: 1

1. Negar lugar y rechazar las demandas en todas sus partes, con expresa condena en costas de la actora; o bien, en subsidio,

2. De acogerse alguna de las demandas referidas, y de haber la actora acreditado debidamente la existencia, naturaleza y monto de los perjuicios alegados y su indispensable nexo de causalidad, en la demanda que resultare acogida, admitir y declarar que su parte tiene derecho y puede acogerse a la limitación legal de responsabilidad del transportista, en tanto y en cuanto fueren procedentes, en su caso, y por el monto que correspondiere según el mérito de autos, y eximiendo a su parte del pago de costas por tener motivo plausible para litigar.

Por su lado, la demandante evacuó su réplica de la demanda principal de resolución de contrato con indemnización de perjuicios y también la réplica de la demanda subsidiaria de indemnización de perjuicios, ratificando y reproduciendo, en lo medular, los términos de ambas demandas, controvirtiendo expresamente los hechos y fundamentos expuestos invocados por TAYLOR LOGISTICS CHILE S.A., y, agregando que, los contratos sub-lite fueron convenidos en forma verbal; las obligaciones asumidas por la primera en virtud de ellos, fueron obligaciones de resultado, actuando en forma autónoma, sin previamente consultar ni recibir las instrucciones de EKOFRUT y que, la acción resolutoria es procedente pues fue la demandada quien primero se constituyó en mora al incurrir en los incumplimientos denunciados en la demanda y no fue EKOFRUT, quien siempre estuvo llana a pagar si la demanda hubiera cumplido con su parte.

Argumentó además que, la alegación de la falta de legitimación activa y pasiva invocadas por TAYLOR LOGISTICS, son improcedentes, y que la acción no se encuentra prescrita ni caducada, pues fueron realizadas las protestas oportunamente y la propia demandada lo reconoció, en su caso.

Por otro lado, la parte demandada evacuó su dúplica a la demanda principal, controvirtiendo expresamente las alegaciones de la demandante principal en su escrito de réplica, reconociendo que los contratos fueron celebrados verbalmente, y reiterando que su parte no es transportista aéreo, y ni siquiera reviste la categoría de “*transportista contractual*”, sino que actuó como intermediario entre EKOFRUT y el transportista (línea aérea), desarrollando actividades, por cuenta de su cliente (EKOFRUT). TAYLOR LOGISTICS no puede responder por lo ocurrido durante el trayecto de vuelo, ya que no es transportista efectivo ni contractual. TAYLOR LOGISTICS tomó todos los resguardos necesarios para mantener en buen



Foja: 1

estado la producción recibida.

Finalmente, evacuó su dúplica a la demanda principal subsidiaria, reiterando sus alegaciones ya formuladas y controviertiendo nuevamente haber desarrollado el rol de transportista aéreo contractual y la indemnización de perjuicios reclamada por lucro cesante y daño moral, agregando una referencia a la exención de responsabilidad del transportista, conforme a lo establecido en el Convenio de Montreal (artículo 18), por “vicios propios” de las mercaderías, que serían la causa inmediata de los daños sufridos en la mercancía transportada, y señalando que su responsabilidad finalizó una vez que la mercancía fue ingresada al frigorífico, dado que, desde ese momento, quedó a disposición del transportista.

SEXTO: Que, se fijaron como hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos, los siguientes: (folio 34 y rectificación folio 41)

1° . Existencia, naturaleza, partes y estipulaciones de los contratos que invoca el demandante.

2° . Si el demandado cumplió con los referidos contratos. Hechos y circunstancias.

3° . En el evento de incumplimiento de los contratos referidos en el punto anterior, si el incumplimiento le ha ocasionado perjuicios a la demandante, naturaleza, relación de causalidad y monto de los mismos.

4° . Hechos y circunstancias que harían carecer de legitimidad activa al actor principal.

5° . Hechos y circunstancias que harían carecer de legitimidad pasiva al demandado principal.

6° . Hechos y circunstancias que habrían tenido el efecto de hacer caducar la acción de perjuicios principal.

7° . Efectividad que el demandado reconvencional cumplió los referidos contratos señalados en el punto 1° . Hechos y circunstancias.

8° . En el evento de incumplimiento de los contratos referidos en el hecho (punto) anterior, si dicho incumplimiento le ha ocasionado perjuicios a la demandante reconvencional. Naturaleza, relación de causalidad y monto de los mismos.



Foja: 1

SÉPTIMO: Que, la parte demandante, para acreditar sus aseveraciones, incorporó las siguientes pruebas:

Documentos acompañados en la demanda del folio 1, a fojas 1 (incorporados a fojas 45 y siguientes):

i. Copia de escritura pública de fecha 12 de marzo de 2012, en la cual consta la personería del abogado compareciente para actuar en representación de la demandante, EKOFRUT.

ii. Copia impresa de certificado de valor dólar observado, al 1 de marzo de 2013.

Documentos acompañados mediante escrito ingresado a fojas 364, con fecha 3 de diciembre de 2015: Copia de ocho facturas no afectas o exentas electrónicas, emitidas por TAYLOR LOGISTICS a EKOFRUT, con fecha 6 de diciembre de 2012, y las verificaciones respectivas de sus contenidos obtenidas aparentemente del sitio Web del Servicio de Impuestos Internos (aparece que los documentos coinciden con sus registros):

i. Factura N° 7602, por concepto de “*exportación aérea exto flete aéreo AWB 157-72167130*”, por un total de US\$7.940,95 equivalente a \$3.827.538, a la fecha de su emisión.

ii. Factura N° 7603, por concepto de “*exportación aérea exto flete aéreo AWB 157-72167141*”, por un total de US\$ 13.090,21 equivalente a \$6.309.481, a la fecha de su emisión.

iii. Factura N° 7605, por concepto de “*exportación aérea exto flete aéreo AWB 729-88393233*”, por un total de US\$2.950,44 equivalente a \$1.422.112, a la fecha de su emisión.

iv. Factura N° 7606, por concepto de “*exportación aérea exto flete aéreo AWB 729-88392850*”, por un total de US\$ 11.246,99, equivalentes a \$5.421.049, a la fecha de su emisión.

v. Factura N° 7607, por concepto de “*exportación aérea exto flete aéreo AWB N° 72988392872*”, por un total de US\$ 11.110,99 equivalentes a \$6.801.497, a la fecha de su emisión.

vi. Factura N° 7608, por concepto de “*exportación aérea exto flete aéreo AWB N° 72988392894*”, por un total de US\$ 8.286,27 equivalente a \$4.002.268, a la fecha de su emisión.

vii. Factura N° 7609, por concepto de “*exportación aérea exto flete aéreo*”



Foja: 1

AWB 85895655” , por un total de US\$6.588,91 equivalente a \$3.182.444, a la fecha de su respectiva emisión.

viii. Factura N° 7610, por concepto de “*exportación aérea exento flete aéreo AWB 045-85934682*” , por un total de US\$11.527,11, equivalentes a \$5.567.594, a la fecha de su respectiva emisión.

Documentos acompañados mediante escrito ingresado a fs. 384, con fecha 4 de diciembre de 2015:

a. Carta, de fecha 23 de enero de 2013, enviada por EKOFRUT a la demandada mediante la cual les devuelve las facturas no afectas o exentas electrónicas números 7602, 7603, 7605, 7606, 7607, 7608, 7609, 7610. Facturas emitidas el 6 de diciembre de 2012, las cuales según EKOFRUT fueron recibidas el 17 de enero de 2013 mediante correo electrónico de TAYLOR LOGISTICS. La carta aparece enviada por medio del Notario Público de Curicó, don René León Maniu, donde consta que se envió por Chilexpress con fecha 23 de enero de 2013.

b. Carta, de fecha 1 de febrero de 2013, enviada por EKOFRUT a TAYLOR LOGISTICS mediante la cual le devuelve las facturas no afectas o exentas electrónicas números 7602, 7603, 7605, 7606, 7607, 7608, 7609, 7610. Facturas emitidas el 6 de diciembre de 2012, las cuales según EKOFRUT fueron recibidas el 28 de enero de 2013. La carta aparece enviada por medio del Notario Público de Curicó, don Rene León Maniu, con el respectivo comprobante de despacho por Chilexpress, donde consta el envío con fecha 1 de febrero de 2013.

c. Copias impresas de las facturas electrónicas emitidas por la demandada, números 7602, 7603, 7605, 7606, 7607, 7608, 7609, 7610. Facturas emitidas el 6 de diciembre de 2012, singularizadas en detalle, junto con los documentos individualizados en el escrito de 3 de diciembre de 2015, a fojas 364. Estas facturas fueron reconocidas y acompañadas por TAYLOR LOGISTICS.

d. Informe Equifax Dicom referido a EKOFRUT, de fecha 27 de febrero de 2013, donde aparecen publicadas por la demandada con fecha 26 de febrero de 2013, la morosidad de las facturas antes individualizadas. Aparecen 8 morosidades, 7 de las cuales provienen de facturas de TYLOR LOGISTICS. Aparece con 46 consultas, provenientes de TAYLOR LOGISTICS, ORIENTCOOP LTDA, FACTORIZA, ACF S.A. y otras empresas.

e. Tres anuncios en internet respecto de la demandada, TSMP, en la categoría de transportes internacionales, publicados respectivamente en los sitios web de Emol,



Foja: 1

Cylex y Comxport.

Documentos acompañados mediante escrito ingresado a fojas 387, con fecha 4 de diciembre de 2015:

I. DOCUMENTOS DEL PRIMER EMBARQUE (PRIMER CONTRATO):

1) Orden de compra OC SING01 12-13, emitida por Freshmart Singapore Pte. Ltda. a EKOFRUT, respecto de cerezas, variedad bing, calibre XL, cantidad 360, Precio C&F Venta US\$46, Precio Compra US\$44. Total 360 cajas.

2) Copia de la Factura de Exportación N° 127, con fecha 27 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT a Freshmart Singapore Pte Ltda, respecto de 360 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de US\$46 por caja, por un total de US\$16.560. Modalidad de Venta: Venta a Firme. Cláusula De Venta: C&F.

3) Confirmación de reserva MAWB, enviada por Claudio Cortes Q., Departamento Comercial de la demandada a EKOFRUT, salida vuelo 28 de noviembre de 2012, para embarcar y trasportar por vía aérea esta fruta con destino a Singapur.

4) Copia de la Guía de despacho N° 2821, de fecha 27 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT a la Agencia de Aduana Carlos Durán Araya, para el traslado el 27 de noviembre de 2012 de 360 cajas de cereza al aeropuerto Arturo Merino Benítez, identificándose el número de termógrafo 3448905780 colocado en el pallet, la hora de salida del vuelo AWB: H2-501/EK-248/EK-340, N° de vuelo 176-34829416. Aparece que el embarque es por cuenta de EKOFRUT. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

5) Copia de la Carta de Porte Aérea (Air Will Bill o AWB N° 157-72167130), suscrita por TAYLOR LOGISTICS (issuing carrier´s agent), con fecha 27 de noviembre de 2012, en Santiago de Chile, en nombre de EKOFRUT (shipper). Se da cuenta de un prepago total de US\$7940,95. Aparece en inglés la instrucción de mantener la mercadería refrigerada hasta el arribo, transportada entre 2° y 5° Celsius. Documento reconocido y acompañado por TAYLOR LOGISTICS.

6) Copia del Certificado de Origen N° 30 (certificate of origin) de la mercadería suscrito por Jaime Henríquez, quien de los atecedentes del proceso se deduce que es representante de TAYLOR LOGISTICS (air export department), y actúa en representación de EKOFRUT (exportador y productor), con fecha 27 de



Foja: 1

noviembre de 2012. Documento en inglés, sin traducción. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

7) Copia del Certificado Fitosanitario N° 9608, de fecha 27 de noviembre de 2012, emitido por el Servicio Agrícola y Ganadero de Chile del Ministerio de Agricultura, dirigido a Organización de Protección Sanitaria de Singapur. Se individualiza a EKOFRUT como exportador y a Freshmart Singapore Pte Ltda como destinatario. Documento tramitado y obtenido por TAYLOR, según indica EKOFRUT y no controvierte TAYLOR LOGISTICS, acompañado y reconocido por esta última.

8) Copia de Factura Proforma N° 30, de fecha 27-11-2012, emitida por EKOFRUT a Freshmart Singapore Pte Ltda, respecto del embarque N° 1, consistente en 360 cajas de cereza de exportación de 5 kilos cada caja, calibre XL, a un precio unitario de US\$46 por caja, por un total de US\$16,560, Modalidad de Venta: Venta a Firme. Cláusula De Venta: C&F. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

9) Copia de listado de cajas embarcadas (packing list), emitido por EKOFRUT con fecha 27 de noviembre de 2012, en el cual se individualiza al consignatario Freshmart Singapore Pte Ltda; el destino, Singapur, etc. Se indica además el número de termógrafo 3448905780 y una nota con la indicación del lugar donde se encuentra el termógrafo, ubicado en la primera corrida del pallet N° 2, identificado con una letra “T”, color rojo. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

10) Copia de documento denominado: “*reporte de calidad del embarque*”, según EKOFRUT, el cual, según esta empresa, está contenido en la Carta de Porte Aéreo AWB#157-7216-7130, que corresponde a las 360 cajas de cerezas antes individualizados, incluyendo imágenes fotográficas de cerezas y correos electrónicos, con el título QC Reports, donde, según EKOFRUT, se informa los problemas de mala condición de arribo de esta fruta y de la decisión de Freshmart Singapore Pte Ltda de no solicitar más envíos de fruta a EKOFRUT. Documento en inglés, cuya traducción fue solicitada dentro de plazo por la contraparte, sin hacerse, por lo que se niega valor a su contenido en este juicio.

11) Copia impresa de correos electrónicos, que, según la demandante, se encuentran contenidos en la Carta de Porte Aéreo AWB#157-7216-7130 y fueron enviados por personal de la demandada (documentos se tuvieron por acompañados



Foja: 1

al folio 63, bajo apercibimiento del artículo 346 N° 3 del Código de Procedimiento Civil):

a. Correo electrónico emanado de Jaime Henríquez, quien firma como Coordinador Carga Aérea, TSMP Logísticas S.A., de fecha 28 de noviembre de 2012, con varios destinatarios uno de los cuales es EKOFRUT, donde adjunta documentos de embarque, según la demandante, de la Carta de Porte Aéreo AWB#157- 7216-7130.

b. Correo electrónico emanado de Claudia Contreras, quien firma como “Cosumer Service” de Servicio al Cliente de TSMP Chile, con información de embarque, que, según la demandante corresponde al estado de avance del transporte aéreo, de fecha 28 de noviembre de 2012, en la cual la carga fue embarcada en el aeropuerto de Ezeiza (eze) a Doha (Doh) y el de fecha 1 de diciembre de 2012, informando del arribo de la carga al aeropuerto de Singapur.

c. Correo electrónico entre Claudia Contreras y Carlos Lazcano Valdés, de fecha 6 de diciembre de 2012, respecto de la confirmación del arribo en destino de esta carga.

Las traducciones al español incluidas junto a los correos electrónicos, se tienen por no presentadas, puesto que fue solicitada su revisión por un perito, conforme al inciso segundo del artículo 347 del Código de Procedimiento Civil, y no se efectuó.

12) Set de correos electrónicos cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tienen por no presentados.

13) Correo electrónico cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tiene por no presentado.

II. DOCUMENTOS DEL SEGUNDO EMBARQUE (2° CONTRATO):

1) Orden de compra emitida por Freshmart Singapore Pte Ltda a EKOFRUT, respecto de cerezas, variedad bing, calibre XL, cantidad 600, precio C&F Venta US\$46, Precio Compra US\$44. Total 600 cajas. Tiempo estimado de despacho (ETD): 27 de noviembre de 2012. Tiempo estimado de arribo (ETA): 30 de noviembre de 2012. Incluyendo los antecedentes para notificar al consignatario e instrucciones respecto de cantidad y ubicación del registro de temperatura y respecto de la información del revisor e inspector del estado de la fruta en destino, Surveyor. Y copia impresa de correo electrónico de fecha 28 de noviembre de



Foja: 1

2012, donde aparece que se adjuntó la orden de compra (OC), enviado por Sergio Dupre Huidobro y dirigido a Carlos Lazcano y Ricardo Godoy González, ambos, según la demandante, pertenecientes a EKOFRUT.

2) Copia de la Factura de Exportación N° 128, emitida por EKOFRUT a favor de Freshmart Singapore Pte Ltda, con fecha 28 de noviembre de 2012, respecto de 600 cajas de cerezas frescas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de US\$46 por caja, por un total de US\$27.600. AWB 157-72167141. Modalidad de Venta: A firme. Cláusula de Venta: C&F. Esta mercadería, según explica la demandante, sería transportada vía aérea desde Santiago de Chile a Singapur.

3) Confirmación de Reserva MAWB, enviada por Claudio Cortés, quien comparece por el Departamento Comercial de TAYLOR LOGISTICS, dirigido a EKOFRUT, para embarcar y transportar por vía aérea la fruta con destino a Singapur.

4) Copia de la guía de despacho N° 2822, de fecha 28 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT a la Agencia de Aduana Carlos Duran Araya, Edificio Centro Aéreo Pudahuel, especificándose en ella que la mercadería y carga consista en 600 cajas de cereza de exportación en cajas de 5 kilos cada una, en 5 pallets (lotes) de 120 cajas cada uno. Kilos Netos 3000, Kilos Brutos 3325, identificación del número de termógrafo 3495609861. AWB: 157-72167141, N° de vuelo H2-501/QR-922/QR640, y la firma de constancia de recibo. La demandante explica que tal mercadería se despachó el mismo 28 de noviembre de 2012. Aparece que el embarque es por cuenta de EKOFRUT. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

5) Copia de la Carta de Porte Aérea (Air Will Bill o AWB N° 157-72167141), emitida por TAYLOR LOGISTICS (issuing carrier's agent-agente IATA), suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque, con fecha 27 de noviembre de 2012, en Santiago de Chile, en nombre de EKOFRUT (shipper). Se da cuenta de un prepago total de US\$13090,21. Aparece en inglés una instrucción de mantener esta mercadería refrigerada hasta el arribo en destino. Almacenamiento entre 0° y 5° Celsius. Documento reconocido y acompañado por TAYLOR LOGISTICS.

6) Copia del Certificado de Origen N° 031 (certificate of origin) de la mercadería, suscrito por Jaime Henríquez, quien de los antecedentes del proceso se



Foja: 1

deduce que representa a TAYLOR LOGISTICS (air export department), actuando en representación de EKOFRUT (exportador y productor), con fecha 28 de noviembre de 2012. Documento en inglés, sin traducción. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

7) Copia del Certificado Fitosanitario N° 9717, firmado con fecha 28 de noviembre de 2012, emitido por el Servicio Agrícola y Ganadero de Chile del Ministerio de Agricultura, dirigido a Organización de Protección Sanitaria de Singapur. Se individualiza a EKOFRUT como exportador y a Freshmart Singapore Pte Ltda como destinatario. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

8) Copia de factura proforma N° 31, de fecha 28 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT a favor de Freshmart Singapore Pte Ltda, respecto del embarque N° 1, consistente en 600 cajas de cereza de exportación en cajas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de USD\$46 por caja. Modalidad de Venta a Firme. Cláusula de venta: C&F. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

9) Copia del listado de cajas embarcadas (packing list), emitido por EKOFRUT con fecha, con fecha 28 de noviembre de 2012, en el cual se individualiza al destinatario Freshmart Singapore Pte Ltda; el destino, etc. Se indica además el número de termógrafo 3495609861 y una nota con la indicación del lugar donde se encuentra, en la primera corrida de arriba del pallet N° 8 (Lote) identificado con una letra T color rojo. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

10) Copia de documento en inglés denominado: “*Survey Report No SG140-0002159*”, según EKOFRUT es el “*reporte de calidad*”, N° SG140-0002159, el cual, según esta empresa, está contenido en la Carta de Porte Aéreo AWB#157-7216-7141, respecto de la fruta fresca antes individualizada arribada a destino, Singapur, el día 3 de diciembre de 2012. Documento en inglés u otro idioma, sin traducción, por lo que no se pudo entender su contenido.

11) Copia de documento en inglés denominado: “*Survey Report No SG140-0002159*”, según EKOFRUT es el “*reporte de calidad*”, contenido con la Carta de Porte Aéreo AWB#157-7216-157-7216-7141, enviado por correo electrónico de fecha 4 de diciembre de 2012, por Kevin Ko, de Freshmart Singapore Pte Ltda, a su vez reenviado por don Francisco Ortuzar (de allfreshexport) a Sergio Dupre,



Foja: 1

quien a su vez lo envió a EKOFRUT, con fecha 4 de Diciembre de 2012, donde se informa los problemas de mala condición de arribo de esta otra fruta y de la decisión de Freshmart Singapore Pte Ltda lidad de no solicitar más envíos de fruta a EKOFRUT. Documento en inglés u otro idioma, sin traducción, por lo que no se pudo entender su contenido.

12) Correos electrónicos cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tienen por no presentados.

13) Correo electrónico cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tiene por no presentado.

14) Correos electrónicos cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tienen por no presentados.

III. DOCUMENTOS DEL TERCER EMBARQUE (TERCER CONTRATO):

1) Orden de compra (purchase order) emitida por IK Inabata America Corporation a vendedor (vendedor) EKOFRUT, Número IKEE 9864, de fecha 29 de noviembre de 2012. Según explica EKOFRUT, es para embarque vía aérea a Shangai New Long March International Trade CO., LTDA, términos de CFR, respecto de 437 cajas de cerezas frescas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de USD\$53 por caja, por un total de USD\$23.161, y respecto de 43 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de USD\$58 por caja, por un total de USD\$2494, en cuatro lotes o pallet cada uno con 120 cajas, indicándose los documentos necesarios, Carta de Porte Aéreo (AWB), Certificados fitosanitarios (Phyto), Certificado de Origen (COO), Factura (Invoice) y Listado detalle de cajas, Paking List (PL). Se incluye correo electrónico de fecha 29 de noviembre de 2012, donde se adjuntó el documento, el cual fue enviado por Giselle Roether dirigido a Jeff Ford, Carlos Lazcano y Ricardo Godoy González, ambos de EKOFRUT (según señala EKOFRUT).

2) Copia Factura de Exportación N° 130, de fecha 29 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT a IK Inabata America Corporation, respecto de 437 cajas de cerezas frescas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de USDS53 por caja, por un total de USD\$23.161, y respecto de 43 cajas de cerezas frescas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de



Foja: 1

USD\$58 por caja, por un total de USD\$24,94. Se individualiza la Carta de Porte Aéreo (AWB) 729-88392850. Cláusula de Venta C&F y la Orden de Compra (PO Number).

3) Confirmación de Reserva MAWB, enviada por Claudio Cortés, quien comparece por el Departamento Comercial de TAYLOR LOGISTICS, dirigido a EKOFRUT, para embarcar y transportar por vía aérea la fruta con destino a Shanghái.

4) Copia de Guía de despacho N° 2827, emitida por EKOFRUT con fecha 29 de noviembre de 2012, a nombre de Agencia de Aduana Carlos Durán Araya, especificándose en ella que la mercadería y carga consistía en 437 cajas de cerezas frescas de exportación en cajas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo y 43 cajas de cereza de exportación en cajas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, Kilos Netos 2400, Kilos Brutos 2780, identificación del número de termógrafo 3420921353, colocado en el pallet, Carta de Porte Aéreo AWB: 729/88392850, N° de vuelo AV-098/AV-006 y la firma de constancia de recibo por Jorge Simonetti. La demandante explica que tal mercadería se despachó el mismo 28 de noviembre de 2012. Aparece que el embarque es por cuenta de EKOFRUT. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

5) Copia de Factura Proforma N° 32, emitida por EKOFRUT, con fecha 29 de noviembre de 2012, a nombre de Shanghai New Long March International Trade, embarque N° 3, especificándose el detalle de la mercadería consistente en 437 cajas de cereza frescas de exportación en cajas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, USD\$50 por caja, total USD\$21.850, y 43 cajas de cereza fresca de exportación en cajas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, USD\$55 por caja, total USD\$2.365. Total ambas USDS24.215. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

6) Copia del listado de cajas embarcadas (packing list), emitido por EKOFRUT con fecha 29 de noviembre de 2012, en el cual se individualiza al destinatario Shanghái New Long March International Trade CO.; el destino, etc. Se indica además el número de termógrafo 3495609861, y una nota con la indicación del lugar donde se encuentra, en la primera corrida de arriba del pallet N° 11 (Lote) identificado con una letra T Color Blanco. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

7) Certificado Fitosanitario N° 9883, firmado con fecha 29 de noviembre de



Foja: 1

2012, emitido por el Servicio Agrícola y Ganadero de Chile del Ministerio de Agricultura, dirigido a Organización de Protección Sanitaria de China. Se individualiza a EKOFRUT como exportador y a Shanghai New Long March International Trade CO como destinatario. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

8) Copia de la Carta de Porte Aérea (Air Will Bill o AWB N° 729-88392850), emitida por TAYLOR LOGISTICS (issuing carrier´s agent-agente IATA), suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque, con fecha 29 de noviembre de 2012. En ella se especifica la mercadería antes señalada, con un prepago total de USD\$11246,89 y la instrucción de mantener esta mercadería refrigerada hasta el arribo en destino. Aparece en inglés una instrucción de mantener la mercadería refrigerada. Explica la demandante que el certificado de origen no fue enviado en esa oportunidad sino con casi 20 días de retraso. Documento reconocido y acompañado por TAYLOR LOGISTICS.

9) Copia de documento firmado por Jaime Henríquez Daque, con fecha 29 de noviembre de 2012, la cual EKOFRUT denomina “carta respaldatoria de TSMP Logistics”, respecto de la carta de porte aéreo AWB (BL) N° 729-88392850. Documento en inglés, sin traducción.

10) Copia aparentemente impresa de un sitio Web, el cual, según EKOFRUT corresponde al detalle del rastreo de la anterior Carta de Porte Aéreo AWB N° 729-88392850, emitida por TacaCargo.

11) Correos electrónicos cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tienen por no presentados.

12) Correo electrónico cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tiene por no presentado.

13) Copia de documento en inglés, denominado “notice of claim” (nota de protesta, según EKOFRUT), emanado de IK Inabata America Corporation a China Airlines Cargo, de fecha 10 de diciembre de 2012, sin traducción acompañada. Según EKOFRUT, en este documento se da cuenta del tardío arribo de esta fruta, 6 de diciembre de 2012, lo que causó el daño, además que tal mercadería no tenía almacenamiento ni el correcto promedio de temperatura, pérdida de 3 cajas desde el pallet 11 el cual incluía el termómetro que registraba la temperatura, y otros



Foja: 1

daños, entre los cuales se encuentran 70 cajas por el choque de dos pallet, valor del daño USD\$28.504,06.

14) Correo electrónico cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tiene por no presentado.

15) Copia de documento en inglés, denominado “Preliminary report of survey to AON VERISCHERUNGSMALKER DEUTSCHLAND GMBH”, sin traducción. Según EKOFRUT, es un Informe Preliminar de la inspección de la condición de arribo en destino de la fruta antes señalada, en destino, de fecha 11 de diciembre de 2012 y objeto de la Carta de porte aérea denominada AWB N° 729-88392850, realizada por DPS International Loss adjusters & surveyors, con 24 fotografías, indicándose que esta fruta arribó a destino con retardo, el día 6 de diciembre de 2012, con varios daños; que, no fue encontrado el termómetro; que, el transporte tomó una duración inadecuada para un producto fresco; y que, en opinión de ellos el daño experimentado por la fruta se debe al retardo en el transporte aéreo.

16) Correo electrónico cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tiene por no presentado.

17) Correos electrónicos cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tienen por no presentados.

IV. DOCUMENTOS DEL CUARTO EMBARQUE (4° CONTRATO):

1) Orden de Compra OC BEIJ01 12-13, emitida por Leistan (Beijing) Trading CO Ltd, a EKOFRUT, ETD (fecha estimada de Despacho): 28 de noviembre de 2012, respecto de 120 cajas de cerezas frescas, de 5 kilos cada una, variedad Bing, calibre Extra Jumbo, a un precio C&F Venta unitario de USD\$62 por caja, Precio Compra 58. Se incluye correo electrónico de fecha 28 de noviembre de 2012, el cual, según EKOFRUT fue enviado por Sergio Dupre Huidobro dirigido a Carlos Lazcano Valdés y Ricardo Godoy González, ambos de EKOFRUT, adjuntando la orden de compra.

2) Copia de factura de exportación N° 126, con fecha 29 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT a Leistan (Beijing) Trading CO Ltd, modalidad de venta a firme, cláusula de venta C&F, respecto de 120 cajas de cerezas de 5 kilos



Foja: 1

cada una Granel, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de USD\$62 por caja, por un total de USD\$7.440.

3) Confirmación de reserva MAWB, enviada por Claudio Cortés, quien comparece por el Departamento Comercial de TAYLOR LOGISTICS, dirigido a EKOFRUT, para embarcar y transportar por vía aérea la fruta con destino a Beijing, China.

4) Copia de guía de despacho N° 2826, de fecha 29 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT a Agencia de Aduana Carlos Durán Araya, especificándose en ella que la mercadería y carga consistía en 120 cajas de cereza de exportación en cajas de 5 kilos cada una, Kilos Netos 600, Kilos Brutos 690, identificación del número de termógrafo N° 3093002276, colocado en el pallet, Carta de Porte Aéreo AWB: 72988393233, N° de vuelo AV-098/AV-006, recepcionada por Jorge Simonetti. Aparece que el embarque es por cuenta de EKOFRUT. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

5) Copia de listado de cajas embarcadas (packing list), emitido por EKOFRUT con fecha 29 de noviembre de 2012, en el cual se individualiza al destinatario Leistan (Beijing) Trading CO Ltd; el destino, Beijing; Línea/Vuelo, guía despacho, etc. Se indica además el número de termógrafo 3495609861, y una nota con la indicación del lugar donde se encuentra, en la primera corrida de arriba del pallet N° 12 (Lote) identificado con una letra T color rojo. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

6) Copia de carta de porte aéreo denominada AWB (BL) N° 729-88393233, emitida por TAYLOR LOGISTICS (issuing carrier's agent-agente IATA), suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque, con fecha 29 de noviembre de 2012. En ella se especifica la mercadería antes señalada, que el receptor en destino de esta mercadería es Leistan (Beijing) Trading CO Ltd, con un prepago total de USD\$2950,44. Aparece la instrucción en inglés de mantener la mercadería refrigerada hasta el arribo en destino. Documento en inglés, sin traducción, reconocido y acompañado por TAYLOR LOGISTICS.

7) Copia de documento firmado por Jaime Henríquez Daque, con fecha 29 de noviembre de 2012, la cual EKOFRUT denomina "carta respaldatoria de TSMP Logistics", respecto de la carta de porte aéreo AWB (BL) N° 729-88393233. Documento en inglés, sin traducción. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.



Foja: 1

8) Certificado Fitosanitario N° 9882, de fecha 29 de noviembre de 2012, emitido por el Servicio Agrícola y Ganadero de Chile del Ministerio de Agricultura, dirigido a Organización de Protección Sanitaria de China, el que da cuenta de la inspección de la mercadería antes individualizada. Se individualiza a EKOFRUT como exportador y Leistan (Beijing) Trading CO Ltd., como destinatario. Según TAYLOR LOGISTICS, este certificado no corresponde a este embarque.

9) Copia de certificado de origen N° 2980002857, de fecha 5 de diciembre de 2012, de la mercadería, suscrito en representación de EKOFRUT (exportador y productor). EKOFRUT hace presente que este certificado no fue enviado en la oportunidad correspondiente, sino con casi 20 días de retraso. Documento en inglés, sin traducción.

10) Documento sin título, que, según EKOFRUT es un Informe del estado del transporte de la carta de porte aéreo AWB (BL) N° 729-88393233, emitido por China Airlines Cargo, donde consta el arribo a destino el día 5 de diciembre de 2012, es decir, con dos días de retraso en destino a Beijín (Peking). Documento en inglés, sin traducción.

11) Correos electrónicos cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tienen por no presentados.

12) Correos electrónicos cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tienen por no presentados.

V. DOCUMENTOS DEL QUINTO EMBARQUE (5° CONTRATO):

1) Factura de Exportación N° 131, de fecha 30 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT a Wise Diviner CO., Ltd, respecto de 540 cajas de cerezas frescas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$58 por caja, por un total de US\$31.320, y respecto de 60 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$63 por caja, por un total de US\$3.780, modalidad de venta a firme, con cláusula de venta C&F, destino Taipei-Taiwán.

2) Confirmación de reserva MAWB, enviada por Claudio Cortés, quien comparece por el Departamento Comercial de TAYLOR LOGISTICS, dirigido a EKOFRUT, para embarcar y trasportar por vía aérea la fruta con destino a Taipei- Taiwán.



Foja: 1

3) Copia de guía de despacho N° 2829, de fecha 30 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT a la Agenda de Aduana Carlos Duran Araya, especificándose en ella que la mercadería y carga consistía en 540 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$58 por caja, y respecto de 60 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$63 por caja. Kilos Netos 3000, Kilos Brutos 3475, identificación del número de termógrafo 3496923297, colocado en el pallet, Carta de Porte Aéreo AWB: 72988392872, N° de vuelo AV-098/AV-006/ CI 538, recepcionada por Luis Pérez. Aparece que el embarque es por cuenta de EKOFRUT. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

4) Copia de la Factura proforma N° 33, de fecha 30 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT a Wise Diviner CO., Ltd, respecto de 600 cajas de cereza fresca en cajas de 5 kilos, calibre Jumbo, USD\$39 por caja. Total USD\$23.250. Se indica que la venta es CNF y modalidad de venta a firme, Carta de Porte Aéreo AWB: 72988392872. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

5) Copia del Listado de cajas embarcadas (packing list), emitido por EKOFRUT con fecha 30 de noviembre de 2012, en el cual se individualiza al destinatario, el destino, guía despacho, etc. Se indica además el número de termógrafo 3496923297, señalando en una nota el lugar donde se encuentra, en la primera corrida de arriba del pallet N° 2 identificado con una letra T color Bianco. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

6) Copia de Certificado Fitosanitario N° 10023, de fecha 29 de noviembre de 2012, emitido por el Servicio Agrícola y Ganadero de Chile del Ministerio de Agricultura, dirigido a Organización De Protección Sanitaria de Taiwán, el que da cuenta de la inspección de la mercadería antes individualizada. Se individualiza a EKOFRUT como exportador y Wise Diviner CO., Ltd, como destinatario en Taiwán. Según TAYLOR LOGISTICS, este certificado no corresponde a este embarque.

7) Certificado de Origen N° 2970023044 de la mercadería de fecha 30 de noviembre de 2012. Documento en inglés, sin traducción. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

8) Copia de carta de porte aéreo denominada AWB (BL) N° 72988392872, emitida por TAYLOR LOGISTICS (issuing carrier´s agent-agente IATA), suscrita



Foja: 1

en su representación por don Jaime Henríquez Daque, con fecha 1 de diciembre de 2012. En ella se especifica la mercadería antes señalada, que el receptor en destino es Wise Diviner CO, con un prepagado total de USD\$14110,99, y la instrucción de mantener la mercadería refrigerada hasta el arribo en destino, sin especificar los grados de tal refrigeración. La mercadería es 5 pallets. 600 cajas con cerezas frescas. Documento en inglés, sin traducción.

9) Correos electrónicos cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tienen por no presentados.

10) Correos electrónicos cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tienen por no presentados.

11) Documento en inglés y otro idioma oriental, denominado “Notice of Loss”, que, según EKOFRUT contiene una denuncia y reclamo de daño realizado por Wise Diviner CO., Ltd a Chatay Pacific Airway Limited, de fecha 7 de diciembre de 2012, referente a la carta de Porte Aéreo AWB (BL) 72988392872, mercadería arribada a Taiwán, fecha de arribo 7 de diciembre de 2012, daños producidos con ocasión del 3 días de retraso en el arribo de la fruta antes individualizada y alta temperatura a la que fue expuesta, según el registro de temperatura acompañado. Documento en idioma extranjero, sin traducción.

12) Documento en inglés denominado “Survey report”, que, según EKOFRUT corresponde a un Informe de Inspección de la condición de arribo en destino de la fruta antes señalada, realizado el día 7 de diciembre de 2012, emitido por China Marine Surveyors & Sworn Measures Corp, Reporte N° CC-P-12309, Lugar Taipei, Fecha 12 de diciembre de 2012, referido a la condición de 600 cajas de cerezas frescas expedidas en vuelo aéreo CX 0530, referente a la carta de porte aérea denominada AWB N° 72988392872, realizada a requerimiento de Wise Diviner CO, el cual contiene además el registro de temperaturas del termógrafo 3496923297 (con un promedio superior a los 10° Celsius, incluso en varios casos superior a 15° C, en otros, superior a 20° C) y fotos que darían cuenta del estado de la fruta a su arribo. Documento en idioma extranjero, sin traducción.

13) Documento en inglés denominado “Sales report”, que, según EKOFRUT corresponde a la liquidación de la venta de la fruta por Wise Diviner CO, con un saldo en contra de EKOFRUT de USD\$- 12.157,3, y correos electrónicos en los



Foja: 1

cuales se le solicita la emisión de la nota de crédito y se envía la liquidación, indicándose N° de AWB, de fecha 14 de diciembre de 2012. Documento en idioma extranjero, sin traducción.

14) Nota de crédito de exportación N° 15, de fecha 17 de diciembre de 2012, emitida por EKOFRUT a Wise Diviner CO, respecto de la factura de exportación N° 131, de fecha 30 de noviembre de 2012 por problemas de condición de arribo de la fruta, por un valor de USD\$ 12.157,3. EKOFRUT explica que esta última cantidad se rebajó de la cantidad de la factura antes señalada.

VI. DOCUMENTOS DEL SEXTO EMBARQUE (6° CONTRATO):

1) Factura de Exportación N° 134, de fecha 1 de diciembre de 2012, emitida por EKOFRUT a Social Enterprise LLC, respecto de 424 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja, y 176 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja. Total cajas 600, todo por un total de US\$15,000. Modalidad de venta consignación. Cláusula de Venta FOB. Destino Miami, Estados Unidos.

2) Confirmación de reserva MAWB, emitida por la demandada principal, TSMP Logistic, antes del 1 de diciembre de 2012, respecto de la mercadería, que contiene la orden para embarcar y trasportar por vía aérea la fruta con destino a Miami, Estados Unidos. Según señala EKOFRUT y no controvierte TAYLOR LOGISTICS esta mercadería estuvo 3 días a la espera de ser transportada.

3) Guía de despacho N° 2831, de fecha 1 de diciembre de 2012, emitida por EKOFRUT a Agencia de Aduana Carlos Duran Araya, especificándose en ella que la mercadería y carga consistía en 424 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, y 176 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja. Kilos Netos 3000, Kilos Brutos 3450. Hay firma de recepción sin nombre. Según indica EKOFRUT, la mercadería fue remitida con esa misma fecha, 1 de diciembre de 2012. Aparece que el embarque es por cuenta de EKOFRUT. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

4) Copia de factura proforma N° 35 emitida por EKOFRUT a Social Enterprise LLC, respecto de 424 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Extra Jumbo, a un precio unitario de US\$25 por caja y total por USD\$10.600, y 176 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de



Foja: 1

US\$25 por caja y total de USD\$4.400. Total cajas 600, todo por un total de US\$15.000. Modalidad de venta consignación. Cláusula de Venta FOB. Carta de Porte Aéreo AWB: 729-8839 2894. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

5) Copia del Listado de cajas embarcadas (packing list), emitido por EKOFRUT con fecha 1 de diciembre de 2012, en el cual se individualiza al destinatario, el destino, guía despacho, etc. Se indica además el número de termógrafo 3446901315, indicando el lugar donde se ubicaba, primera corrida de arriba del pallet N° 6 identificado con una letra T color rojo. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

6) Copia de certificado fitosanitario N° 23241, de fecha 1 de diciembre de 2012, emitido por el Servicio Agrícola y Ganadero de Chile del Ministerio de Agricultura, dirigido a Organización de Protección Sanitaria de Estados Unidos, el que da cuenta de la inspección de la mercadería antes individualizada, Se individualiza a EKOFRUT como exportador y Social Enterprise LLC, como destinatario, en Miami, Estados Unidos. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

7) Certificado de Origen de la mercadería de fecha 3 de diciembre de 2012. Documento en inglés, sin traducción. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

8) Carta de porte aéreo denominada AWB N° 72988392894, emitida por TAYLOR LOGISTICS (issuing carrier's agent-agente IATA), suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque, con fecha 3 de diciembre de 2012. En ella se especifica la mercadería antes señalada; el nombre del consignatario, Social Enterprise LLC; destino Miami, Estados Unidos; prepago total de USD\$8286,27 y la instrucción de mantener la mercadería refrigerada hasta el arribo en destino, sin especificar los grados de tal refrigeración. Documento en inglés, sin traducción, reconocido y acompañado por TAYLOR LOGISTICS.

9) Correos electrónicos cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tienen por no presentados.

10) Correos electrónicos cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tienen por no presentados.



Foja: 1

11) Documento titulado “Informe de inspección”, que según explica EKOFRUT, corresponde a la condición de arribo en destino de la fruta, emitido por PJA America, conforme a la Carta de Porte Aéreo AWB (BL) 72988392894. Según EKOFRUT, da cuenta que la carga llegó sin termógrafo (temperatura recorder), con un 33,28% del lote inspeccionado en estado regular, con problemas de condición como marcas, moretones, fracturas, y decaimiento aislado, apendencia, decoloración. Temperatura de la pulpa al llegar fue entre 37,9-41,32 ° F. Además contiene fotografías de la fruta que dan cuenta de del estado de las cerezas a su arribo.

12) Planilla que, según EKOFRUT corresponde a la liquidación recibida por la venta de la fruta en el exterior, por Social Enterprise LLC. Se identifica el número de la carta de porte aéreo N° 72988392894.

VII. DOCUMENTOS DEL SÉPTIMO EMBARQUE (7° CONTRATO):

1) Copia de factura de exportación N° 135, con fecha 3 de diciembre de 2012, emitida por EKOFRUT a Social Enterprise LLC, respecto de 557 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre XL, a un precio unitario de USD\$25 por caja, y 283 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, a un precio unitario de USD\$25 por caja. Total 840 cajas por un total de US\$21.000. Modalidad de venta: consignación. Cláusula de Venta FOB. Destino Miami, Estados Unidos.

2) Confirmación de reserva MAWB, la cual aparece emitida por Claudio Cortes Q. del Departamento Comercial de TAYLOR LOGISTICS y dirigida EKOFRUT, aparentemente antes del 1 de diciembre de 2012, respecto de la mercadería, con la orden para embarcar y trasportar por vía aérea la fruta con destino a Miami, Estados Unidos. Según EKOFRUT, corresponde a la primera reserva.

3) Confirmación de reserva MAWB, la cual aparece emitida por Claudio Cortes Q. del Departamento Comercial de TAYLOR LOGISTICS y dirigida EKOFRUT, con fecha 3 de diciembre de 2012, con la orden para embarcar y trasportar por vía aérea la fruta con destino a Miami. Estados Unidos. Según EKOFRUT, corresponde a la segunda reserva.

4) Copia de Guía de despacho N° 2835, de fecha 3 de diciembre de 2012, emitida por EKOFRUT a Agencia de Aduana Carlos Durán Araya, y, según EKOFRUT, despachada con igual fecha, correspondiente a en 840 cajas de cerezas de 5 kilos cada una, en siete pallets, a un precio unitario de US\$25 por caja. Kilos



Foja: 1

Netos 4200, Kilos Brutos 4830, número de termógrafo 3443906107 y carta de porte AWB 045- 85934682. Hay firma de recepción de Luis Morales. Aparece que el embarque es por cuenta de EKOFRUT. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

5) Copia de Factura proforma N° 36, de fecha 3 de diciembre de 2012, emitida por EKOFRUT a Social Enterprise LLC, respecto de 557 cajas de cerezas frescas de 5 kilos cada una, calibre EX Jumbo, a un precio unitario de USDS25 por caja, total USD\$13.925; y 283 cajas de cerezas frescas de 5 kilos cada una, calibre Jumbo, aun precio unitario de USD\$25 por caja, total USD\$7.075. Total 840 cajas por un total de US\$21.000. Modalidad de venta: consignación. Cláusula de venta FOB. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

6) Copia del listado de cajas embarcadas (packing list), emitido por EKOFRUT con fecha 3 de diciembre de 2012, en el cual se individualiza al destinatario, el destino, guía despacho, etc. Se indica además el número de termógrafo 3446901315, indicando su ubicación, en la primera corrida de arriba del pallet N° 7 identificado con una letra T de color rojo. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

7) Copia de Certificado Fitosanitario N° 23242, de fecha 3 de diciembre de 2012, emitido por el Servicio Agrícola y Ganadero de Chile del Ministerio de Agricultura, dirigido a Organización de Protección Sanitaria de Estados Unidos, el que da cuenta de la inspección de la mercadería antes individualizada. Se individualiza a EKOFRUT como exportador y Social Enterprise LLC, como destinatario, en Miami, Estados Unidos. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

8) Copia de Certificado de Origen de la mercadería de fecha 3 de diciembre de 2012, donde se deja constancia que la ruta es Aeropuerto de Santiago, Aeropuerto de Ezeiza y Aeropuerto de Miami. Documento en inglés, sin traducción. Documento acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

9) Copia de carta de porte aérea denominada AWB N° 045- 85934682, emitida por TAYLOR LOGISTICS (issuing carrier's agent-agente IATA), suscrita en su representación por don Jaime Henríquez Daque, con fecha 3 de diciembre de 2012. En ella se especifica la mercadería antes señalada; el nombre del consignatario, Social Enterprise LLC; destino Miami, Estados Unidos; prepago total



Foja: 1

de US\$11493,74 y la instrucción de mantener la mercadería refrigerada hasta el arribo en destino, sin especificar los grados de tal refrigeración. Documento en inglés, sin traducción, acompañado y reconocido por TAYLOR LOGISTICS.

10) Correos electrónicos cuya precepción se ordenó, conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil y no se cumplió, por lo que se tienen por no presentados.

11) Documento titulado “Informe de inspección”, que, según explica EKOFRUT, corresponde a la condición de arribo en destino de la fruta, emitido por PJA America, conforme a la Carta de Porte Aéreo AWB N° 045-85934682. Según EKOFRUT, da cuenta que la carga llegó sin termógrafo (temperatura recorder) Aparece que un 38.55 % de fruta que arribó en un regular estado y solo un 10% en estado excelente y que la temperatura a la pulpa al llegar fue entre 43.5-46,8 ° F.

12) Planilla que, según EKOFRUT corresponde a la liquidación recibida por la venta de la fruta en el exterior, por Social Enterprise LLC. Se identifica el número de la carta de porte aéreo N° 045-85934682.

Documento acompañado mediante escrito ingresado a fojas 427, con fecha 4 de diciembre de 2015: Copia de Nota de crédito de Exportación N° 20 de 27 de diciembre de 2012, en favor de Fresh Mart Singapore Ltd., con cargo a las facturas de exportación N° 127 y 28, emitidas con fecha 27 y 28 de noviembre (Fs. 426).

Confesional (folio 110, fojas 576):

Comparece don Philipp Paul Von Meyenn Sutton, en representación de TAYLOR LOGISTICS, quien, legalmente juramentado, al tenor del sobre de posiciones acompañado, afirma:

1. Que, no es efectivo que las guías aéreas (AWB), individualizadas en la demanda principal y reconvencional, fueron emitidas por TAYLOR LOGISTICS, como agente de carga de la línea aérea, bajo IATA, ya que las líneas aéreas al realizar cualquier transporte, están obligadas a tener un agente de carga, por lo tanto lo que hizo fue emitir la guía aérea por cuenta de la línea aérea.

2. Que, no es efectivo que la emisión de las guías aéreas (AWB) referidas, se hizo con motivo de las obligaciones que su representada asumió para con EKOFRUT para transportar las cerezas frescas de exportación de propiedad de la última a los distintos destinos que cada guía aérea señala. Ello no es efectivo, ya



Foja: 1

que TAYLOR LOGISTICS no realiza el transporte.

3. Que, es efectivo que, con motivo de las obligaciones que su representada asumió para con EKOFRUT, TAYLOR LOGISTICS determinó los itinerarios y líneas aéreas en los cuales sería transportada por vía aérea las cerezas frescas de exportación de propiedad de EKOFRUT, según las fechas que dichos bienes debían encontrarse en destino. Es efectivo, en cuanto a que TAYLOR LOGISTICS recomendó y obviamente reservó en la línea aérea y el itinerario en específico, todo lo cual está sujeto al cumplimiento de la línea aérea.

4. Que, no es efectivo que EKOFRUT no contrató con las distintas líneas aéreas que se indican en las líneas aéreas (AWB) antes referidas para que ellas realizaran el transporte aéreo de las cerezas frescas de exportación de EKOFRUT. EKOFRUT es quien contrata la línea aérea y TAYLOR LOGISTICS actúa de agente.

5. Que, no es efectivo que con motivo de las obligaciones que TAYLOR LOGISTICS asumió para con EKOFRUT, TAYLOR LOGISTICS debía recepcionar dicha fruta en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, para la obtención de los certificados fitosanitario y de origen, y luego ingresarla a los frigoríficos que en dicho aeropuerto mantiene la empresa Servicios Aeroportuarios Aerosan S.A., a la espera del embarque para su transporte aéreo. TAYLOR LOGISTICS en ningún momento manipuló la carga, solo realizó trámites como dichos certificados fitosanitarios y de origen.

6. Que, no es efectivo que, con motivo de las obligaciones que TAYLOR LOGISTICS asumió para con EKOFRUT, TAYLOR LOGISTICS debía preocuparse de que tal fruta fuera embarcada en el avión de la línea aérea que en los hechos iba a realizar el transporte aéreo, según lo señalado en la respectiva guía aérea (AWB). Dicha preocupación u obligación es de la línea aérea.

7. Que, es efectivo que, con motivo de las obligaciones que TAYLOR LOGISTICS asumió para con EKOFRUT, TAYLOR LOGISTICS debía despachar, vía correo electrónico, al respectivo importador de las cerezas frescas de exportación de fruta de propiedad de la primera (según lo señalado en la respectiva AWB), copia de la guía aérea, certificado de origen, certificado fitosanitario, packing list, factura proforma, para que tal importador pudiera ingresarla legalmente en el país de destino.

8. Que, es efectivo que TAYLOR LOGISTICS no rechazó de recibir ningún



Foja: 1

pallet, que componía la carga de EKOFRUT de la cereza fresca de exportación, en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, cuando EKOFRUT se la remitió para el transporte aéreo. TAYLOR LOGISTICS, como agente, no tiene la obligación de rechazar la carga por cuanto no está involucrada en el transporte de ella.

9. Que, es efectivo que TAYLOR LOGISTICS no rechazó de recibir ningún pallet, que componía la carga de EKOFRUT de la cereza fresca de exportación, en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, cuando EKOFRUT se la remitió para el transporte aéreo, por carecer tal carga de termógrafo. TAYLOR LOGISTICS no rechazó la carga por carecer de termógrafo, situación que está fuera de su responsabilidad como agentes.

10. Que, no está claro respecto al proceso referido a los trámites de la carga señalada de EKOFRUT, para obtener los certificados fitosanitarios y de origen y sin reparos. Entiende que eso es responsabilidad de las autoridades respectivas. De acuerdo al hecho jurídico eso tiene que ser así, de no serlo no se puede exportar.

11. Que, si es efectivo que, con motivo de las obligaciones que TAYLOR LOGISTICS asumió para con EKOFRUT, TAYLOR LOGISTICS debía informar a aquélla el estado en que se encontraba realizando materialmente el transporte aéreo internacional de la señalada carga de EKOFRUT, según lo que señalaba su respectiva guía aérea. Ello, en cuanto a lo que a TAYLOR LOGISTICS les informe la línea aérea.

12. Que, es efectivo que, con motivo de las obligaciones que su representada asumió para con EKOFRUT, TAYLOR LOGISTICS debía informarle del arribo a destino de la señalada carga de EKOFRUT, según lo que señalaba su respectiva guía aérea. Ello, en cuanto lo que informe la línea aérea.

13. Que, es efectivo que, con motivo de las obligaciones que TAYLOR LOGISTICS asumió para con EKOFRUT, TAYLOR LOGISTICS debía responderle de cualquier consulta que le hiciera sobre el estado en se encontraba realizando materialmente el transporte aéreo internacional de la señalada carga, según lo que se daba cuenta en la respectiva guía aérea.

14. Que, no es efectivo que, con motivo de las obligaciones que TAYLOR LOGISTICS asumió para con EKOFRUT, TAYLOR LOGISTICS debía emitir la respectiva guía aérea antes que la carga de EKOFRUT fuera embarcada en el respectivo avión que realizaría su transporte desde el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, para encargársela también anticipadamente a la pertinente línea aérea, para



Foja: 1

que de ese modo la carga fuera transportada refrigerada en los respectivos grados Celsius, según lo indicado en la respectiva guía aérea. No existen aviones con capacidad de refrigeración.

15. Que, no es efectivo que TAYLOR LOGISTICS recibió de EKOFRUT, atendida la naturaleza perecible de la respectiva carga de esta última, la instrucción consistente en que esa carga debía encontrarse durante todo el tiempo que durara el itinerario de transporte aéreo internacional, tanto en los aeropuertos donde transitare provisoriamente, como en los distintos aviones que realizaran materialmente el traslado aéreo, refrigerada a una temperatura entre 0° Celsius a 5° Celsius, hasta su arribo a destino. No existe carga refrigerada en los aviones.

16. Que, no es efectivo que TAYLOR LOGISTICS se obligó a consignar tal instrucción en las respectivas guías aéreas que emitió para tal efecto, individualizadas en la demanda principal y reconvencional. De hecho, si se traduce del inglés: *“que al arribo se siga esa instrucción algo ajeno al transporte aéreo”*.

17. Que, no es efectivo que TAYLOR LOGISTICS recibió en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez la respectiva carga de EKOFRUT, el mismo día indicado como fecha de la guía de despacho que respaldó su traslado desde las dependencias de EKOFRUT hasta el Aeropuerto. No fue recibido por TAYLOR LOGISTICS, sino por la línea aérea.

18. Que, no es efectivo que es una práctica habitual y permanente en el transporte internacional de carga consistente en fruta fresca de exportación, que al momento de su arribo a destino y luego de ser desembarcada de la nave o aeronave que la transportó, tal carga sea inspeccionada para determinar las condiciones y temperatura en que arribó, inspección que es realizada por empresas conocidas de surveyer y que emiten un informe de su inspección, incluso con fotografías. Eso es a solicitud del consignatario de la carga y en directa relación con la exportadora.

19. Que, no es efectivo que, un adecuado transporte internacional aéreo de carga consistente en fruta fresca de exportación, no puede tener retrasos en su despacho ni en su arribo a destino. Ello no es efectivo, en base a los acuerdos internacionales que tiene IATA.

20. Que, es efectivo que, mientras se realizaba todo el itinerario del transporte internacional aéreo de la carga de EKOFRUT, según las guías aéreas individualizadas en la demanda principal y reconvencional, tal carga sufrió daños.



Foja: 1

21. Que, no es efectivo que, una vez que EKOFRUT le informara a TAYLOR LOGISTICS de los daños que sufrió la carga de la primera, durante los distintos transportes aéreos referidos a las guías aéreas individualizadas en la demanda principal y reconvencional, y le devolviera dentro de plazo las facturas que se cobran en la demanda reconvencional con motivo de tales daños, TAYLOR LOGISTICS publicó el no pago de las mismas en Dicom Equifax. No es efectivo, debido a que el reclamo de EKOFRUT fue posterior a la cobranza de las facturas.

22. Que, no es efectivo que la publicación referida dañó la imagen comercial de EKOFRUT, por cuanto estaba apegado a la realidad del no pago de las facturas y al daño económico a TAYLOR LOGISTICS, por el no pago.

23. Que, no es efectivo que TAYLOR LOGISTICS se obligó para con EKOFRUT a realizar el transporte aéreo internacional de su mercadería señalada en las guías aéreas antes referidas y cobrar un precio por tales servicios. TAYLOR LOGISTICS no es la compañía transportadora.

Luego, aclara las siguientes respuestas dadas:

En cuanto a la respuesta N° 14, aclara que no es efectivo que TAYLOR LOGISTICS debía emitir la respectiva guía aérea antes que la carga fuera embarcada en el respectivo avión y no debía entregársela anticipadamente a la línea aérea. No es efectivo que TAYLOR LOGISTICS emita una guía aérea propia, sino que emite la guía aérea por cuenta de la línea aérea, la cual solo puede ser emitida una vez que esté embarcada la carga y firmado el manifiesto de carga aérea. Y, es imposible que TAYLOR LOGISTICS sea quién le haga llegar la guía aérea a la línea aérea, considerando que quién justamente la emite es la línea aérea.

En cuanto a la respuesta N° 15, aclara que no le consta que TAYLOR LOGISTICS haya recibido la instrucción en los términos señalados en la pregunta (instrucción consistente en que esa carga debía encontrarse durante todo el tiempo que durara el itinerario de transporte aéreo internacional, tanto en los aeropuertos donde transitaré provisoriamente, como en los distintos aviones que realizaran materialmente el traslado aéreo, refrigerada a una temperatura entre 0° Celsius a 5° Celsius, hasta su arribo a destino).

Informe pericial (folio 158 y 160, mismo documento en ambos folios, FS. 635 y siguientes):

Comparece, doña Lidia Carolina Osses Puebla, perito contable, quien previa



Foja: 1

aceptación y juramento de rigor, evacúa su informe, solicitado por la parte demandante, cuyo objeto es determinar la efectividad y monto de los perjuicios padecidos por la demandante principal y reclamados en este juicio, como lucro cesante.

Señala que, con toda la información entregada por la parte demandante en la reunión de reconocimiento y en la reunión de trabajo, se procede a determinar los montos por lucro cesante, para cada uno de los 7 embarques detallados en la demanda. Para cada embarque, se verificó la información tributaria legal y la información que respalda la generación de la exportación, facturación y pago de cada uno de los embarques que permitió confirmar los montos que dan sustento al lucro cesante reclamado en la demanda.

Luego de analizar la situación de cada uno de los 7 embarques materia de esta causa, concluye que el monto por lucro cesante ascendería al total de USD60.185,27, conforme al número de cerezas, monto de venta, descuentos por problemas al arribo o de calidad, y monto pagado por el importador o a pagar según liquidación, según detalla.

Además, acompaña los siguientes documentos, junto con su informe:

ANEXO N° 1: Orden de compra Fresh Mart Co. 360 cajas de cerezas.

ANEXO N° 2: Factura de exportación N° 127.

ANEXO N° 3: Orden de compra Fresh Mart Co. 600 cajas de cerezas.

ANEXO N° 4: Factura de exportación N° 128.

ANEXO N° 5: Liquidación importador Freshmart Signapore Pte Ltd.

ANEXO N° 6: Nota de Crédito de exportación N° 20.

ANEXO N° 7: Orden de pago FTS121231094970.

ANEXO N° 8: Cartola N° 1 enero 2013 Banco BCI Cta.Cte. USD 11177012.

ANEXO N° 9: Orden de compra Inabata America Corporation.

ANEXO N° 10: Factura de exportación N° 130.

ANEXO N° 11: Liquidación importador Inabata America Corporation.

ANEXO N° 12: Orden de pago FDC130107355140.

ANEXO N° 13: Orden de compra Leistan (Beijing) Trading Co. Ltd.

ANEXO N° 14: Factura de exportación N° 126.

ANEXO N° 15: Liquidación importador Leistan (Beijing) Trading Co. Ltd.

ANEXO N° 16: Libros de Ventas Noviembre 2012 y Diciembre 2012 de Ekofrut.



Foja: 1

ANEXO N° 17: Orden de pago FTS1301110359100.

ANEXO N° 18: Orden de compra Yu Sian Fruit Co. Ltd.

ANEXO N° 19: Factura de exportación N° 131.

ANEXO N° 20: Nota de Crédito de exportación N° 15.

ANEXO N° 21: Orden de pago 201212180023465.

ANEXO N° 22: Cartola N° 12 diciembre 2012 Banco BCI Cta.Cte. USD 11177012.

ANEXO N° 23: Orden de compra y liquidación Social Enterprise 600 cajas de cherries.

ANEXO N° 24: Factura de exportación N° 134.

ANEXO N° 25: Orden de pago 2012082300135795.

ANEXO N° 26: Orden de compra y liquidación Social Enterprise 840 cajas de cherries.

ANEXO N° 27: Factura de exportación N° 135.

ANEXO N° 28: Cartola N° 8 agosto 2012 Banco BCI Cta.Cte. USD 11177012.

Oficio folio 167 (Banco Central de Chile):

Oficio donde se informa mediante anexo de dos páginas (certificados firmados por Ministro de fe, con timbre del Banco Central), el valor del tipo de cambio del DEG, para las fechas indicadas, es decir, el equivalente en moneda nacional del valor de los derechos especiales de giro (DEG), con fecha 5 de abril de 2012, y su equivalencia a la fecha de los certificados (23 de abril 2018). A su vez, hace presente que el valor que consta en los certificados, se encuentra en la página Web institucional del Banco Central, sección Información Económica, Indicadores Diarios, Tipo de Cambio y paridades.

OCTAVO: Que, por su lado, la parte demandada incorporó al proceso, entre otras, las siguientes pruebas:

Documentos folio 12, acompañados en la contestación de fs.69 de 23 de abril de 2013 (fs. 59 y siguientes): Facturas electrónicas emitidas por TAYLOR LOGISTICS, números 7602, 7603, 7605, 7606, 7607, 7608, 7609, 7610, ya acompañadas y singularizadas por la parte demandante.

Documentos folio 50, acompañados en escrito de fs. 350, ingresado el 1 de diciembre de 2015 (fs. 255 y siguientes):

A. Respecto del primer embarque materia de autos:



Foja: 1

1) Copia de guía aérea (Air Waybill, AWB) N° 157-72167130, en inglés, emitida por TSMP Logistic Chile S.A. como agente IATA en nombre y representación del transportador aéreo QATAR Airways, correspondiente a 360 cajas de cerezas, en que figura como expedidor o shipper EKOFRUT, aparece formalizado con fecha 27 de noviembre de 2012; y una traducción al castellano de dicha guía, aportada por la demandada, válida conforme al inciso segundo del artículo 347 del Código de Procedimiento Civil.

2) Copia impresa de correo electrónico, de fecha 27 de noviembre de 2012, enviado por don Ricardo Godoy González de Ekofrut, a don Jaime Henríquez de TSMP Logistics, con documentos para despacho a Singapore de 360 cajas de cereza. Correo electrónico cuya percepción se ordenó conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil, en audiencia que tuvo lugar con fecha 1 de abril de 2016 (folio 113), sin comparecencia ni objeción de la contraparte (demandante). Incluye los siguientes documentos (acompañados por la demandante):

- a. Guía de Despacho N° 2821 de fecha 27 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT.
- b. Instructivo de embarque aéreo N° FF-0001 de 27 de noviembre de 2012, emitido por EKOFRUT.
- c. Factura proforma N° 30 de fecha 27 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT.
- d. Planilla de despacho ante el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), con timbre de EKOFRUT y firma del “despachador”, de fecha 27 de noviembre de 2012.
- e. Lista de empaque o “packing list” suscrita por EKOFRUT, fecha embarque, 27 de noviembre de 2012. Aparece una nota al final que señala: *“Termógrafo se encuentra ubicado en la primera corrida de arriba del pallet N° 3 identificado con una letra T color rojo”*.

3) Copia del certificado fitosanitario N° 9608 (en inglés), tramitado ante el Servicio Agrícola y Ganadero, con fecha 27 de noviembre de 2012.

4) Copia de certificado de origen N° 0030, de fecha 27 de noviembre de 2012, donde aparece como exportador y productor, EKOFRUT y como importador, la empresa Freshmart Singapore Pte. Ltd.

5) Copia impresa de factura electrónica N° 7602, emitida por TAYLOR LOGISTICS para EKOFRUT, por el flete aéreo correspondiente a la guía AWB



Foja: 1

157-72167130, por la suma de USD7.940,95, equivalente a \$3.827.538, según aparece en la misma factura. Documento acompañado por la demandante.

B. Respecto del segundo embarque materia de autos:

1) Copia de guía aérea (Air Waybill, AWB) N° 157-72167141, en inglés, emitida por TSMP Logistics Chile S.A. como agente IATA, en nombre y representación del transportador aéreo QATAR Airways, correspondiente a 600 cajas de cerezas, en que figura como expedidor o shipper EKOFRUT, aparece formalizado con fecha 29 de noviembre de 2012; y una traducción al castellano de dicha guía, aportada por la demandada, válida conforme al inciso segundo del artículo 347 del Código de Procedimiento Civil.

2) Copia impresa de correo electrónico de fecha 28 de noviembre de 2012, enviado por don Ricardo Godoy González de EKOFRUT, a don Jaime Henríquez de TSMP Logistics, con documentos para despacho a Singapore de 600 cajas de cerezas. Correo electrónico cuya percepción se ordenó conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil, en audiencia que tuvo lugar con fecha 1 de abril de 2016 (folio 113), sin comparecencia ni objeción de la contraparte (demandante). Incluye los siguientes documentos:

- a. Guía de Despacho N° 2822 de fecha 28 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT.
- b. Instructivo de embarque aéreo N° 2 de 28 de noviembre de 2012, emitido por EKOFRUT.
- c. Factura proforma N° 31 de fecha 28 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT.
- d. Planilla de despacho ante el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), suscrita por EKOFRUT, con fecha de 28 de noviembre de 2012.
- e. Lista de empaque o “packing list” suscrita por EKOFRUT, con fecha embarque de 28 de noviembre de 2012. Aparece una nota incompleta, al final que señala: “...se encuentra ubicado en la primera corrida de arriba del pallet N° 8 identificado con una letra T color rojo” .

3) Copia del certificado fitosanitario N° 9717, tramitado ante el Servicio Agrícola y Ganadero, con fecha 28 de noviembre de 2012.

4) Copia del certificado de origen N° 0031, de fecha 28 de noviembre de 2012.



Foja: 1

5) Copia impresa de factura electrónica N° 7603, emitida por TAYLOR LOGISTICS para EKOFRUT, por el flete aéreo correspondiente a la guía AWB 157-72167141, por la suma de USD13.090,21, equivalentes a \$6.309.481.

C. Respecto del tercer embarque materia de autos:

1) Copia de guía aérea (Air Waybill, AWB) N° 729-88392850, en inglés, emitida por TSMP Logistics Chile S.A. como agente IATA en nombre y representación del transportador aéreo Tampa Cargo, correspondiente a 480 cajas de cerezas, en que figura como expedidor o shipper EKOFRUT, aparece formalizado con fecha 29 de noviembre de 2012; y una traducción al castellano de dicha guía, aportada por la demandada, válida conforme al inciso segundo del artículo 347 del Código de Procedimiento Civil.

2) Copia impresa de correo electrónico de fecha 29 de noviembre de 2012, enviado por don Ricardo Godoy González de Ekofrut, a don Jaime Henríquez de TSMP Logistics, con documentos para despacho a Shanghái de 480 cajas de cerezas. Correo electrónico cuya percepción se ordenó conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil, en audiencia que tuvo lugar con fecha 1 de abril de 2016 (folio 113), sin comparecencia ni objeción de la contraparte (demandante). Incluye los siguientes documentos:

- a. Guía de Despacho N° 2827 de fecha 29 de noviembre de 2012 emitida por EKOFRUT.
- b. Instructivo de embarque aéreo N° FF-0003, con fecha de carga en planta 29 de noviembre de 2012, emitido por EKOFRUT.
- c. Factura proforma N° 32 de fecha 29 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT.
- d. Lista de empaque o “packing list” suscrita por EKOFRUT, con fecha embarque 29 de noviembre de 2012. Aparece una nota al final que señala: *“Termógrafo se encuentra ubicado en la primera corrida de arriba del pallet N° 11 identificado con una letra T color blanco”*.

3) Copia del certificado fitosanitario N° 9883, tramitado ante el Servicio Agrícola y Ganadero, con fecha 29 de noviembre de 2012.

4) Copia del certificado de origen N° 2980002917, de fecha 6 de diciembre de 2012.

5) Copia impresa de factura electrónica N° 7606, emitida por TAYLOR LOGISTICS para EKOFRUT, por el flete aéreo correspondiente a la guía AWB



Foja: 1

729-88392850, por la suma de USD11.246,99, equivalentes a \$5.421.049.

D. Respecto del cuarto embarque materia de autos:

1) Copia de guía aérea (Air Waybill, AWB) N° 729-88393233, emitida por TSMP Logistics Chile S.A. como agente IATA en nombre y representación del transportador aéreo Tampa Cargo, correspondiente a 120 cajas de cerezas, en que figura como expedidor o shipper EKOFRUT, aparece formalizado con fecha 29 de noviembre de 2012; y una traducción al castellano de dicha guía, aportada por la demandada, válida conforme al inciso segundo del artículo 347 del Código de Procedimiento Civil.

2) Copia impresa de correo electrónico de fecha 29 de noviembre de 2012, enviado por don Ricardo Godoy González de EKOFRUT, a don Jaime Henríquez de TSMP Logistics, con documentos para despacho a Beijing de 120 cajas de cerezas. Correo electrónico cuya percepción se ordenó conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil, en audiencia que tuvo lugar con fecha 1 de abril de 2016 (folio 113), sin comparecencia ni objeción de la contraparte (demandante). Incluye los siguientes documentos:

- a. Guía de Despacho N° 2826 de fecha 29 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT.
- b. Instructivo de embarque aéreo N° FF-0004 de 29 de noviembre de 2012, emitido por EKOFRUT.
- c. Factura de exportación N° 126 de fecha 29 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT.
- d. Lista de empaque o “packing list” suscrita por EKOFRUT, con fecha embarque 29 de noviembre de 2012. Aparece una nota al final que señala: *“Termógrafo se encuentra ubicado en la primera corrida de arriba del pallet N° 12 identificado con una letra T color rojo”*.

3) Copia del certificado fitosanitario N° 9882, tramitado ante el Servicio Agrícola y Ganadero, con fecha 29 de noviembre de 2012.

4) Copia del certificado de origen N° 2980003447, de fecha 19 de diciembre de 2012.

5) Copia impresa de factura electrónica N° 7605, emitida por TAYLOR LOGISTICS para EKOFRUT, con fecha 6 de diciembre de 2012, por el flete aéreo correspondiente a la guía AWB 729-88393233, por la suma de USD 2.950,44, equivalentes a \$1.422.112.



Foja: 1

E. Respecto del quinto embarque materia de autos:

1) Copia de guía aérea (Air Waybill, AWB) N° 729-88392872, emitida por TSMP Logistic Chile S.A. como agente IATA en nombre y representación del transportador aéreo Tampa Cargo, correspondiente a 600 cajas de cerezas, en que figura como expedidor o shipper EKOFRUT, aparece formalizado con fecha 1 de diciembre de 2012; y una traducción al castellano de dicha guía, aportada por la demandada, válida conforme al inciso segundo del artículo 347 del Código de Procedimiento Civil.

2) Copia impresa de correo electrónico de fecha 30 de noviembre de 2012, enviado por don Claudio Farías de EKOFRUT, a don Jaime Henríquez de TSMP Logistics, con documentos para despacho a Taiwán de 600 cajas de cerezas. Correo electrónico cuya percepción se ordenó conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil, en audiencia que tuvo lugar con fecha 1 de abril de 2016 (folio 113), sin comparecencia ni objeción de la contraparte (demandante). Incluye los siguientes documentos:

- a. Guía de Despacho N° 2829 de fecha 30 de noviembre de 2012 emitida por EKOFRUT.
- b. Instructivo de embarque aéreo N° FF-0005 de 30 de noviembre de 2012, emitido por EKOFRUT.
- c. Factura proforma N° 33 de fecha 30 de noviembre de 2012, emitida por EKOFRUT.
- d. Lista de empaque o “packing list” suscrita por EKOFRUT, con fecha embarque 30 de noviembre de 2012. Aparece una nota al final que señala: “*Termógrafo se encuentra ubicado en la primera corrida de arriba del pallet N° 2 identificado con una letra T color blanco*” .

3) Copia del certificado fitosanitario N° 10023, tramitado ante el Servicio Agrícola y Ganadero, con fecha 30 de noviembre de 2012.

4) Copia de certificado de origen N° 2970023044, de fecha 30 de noviembre de 2012.

5) Copia impresa de factura electrónica N° 7607, emitida por TAYLOR LOGISTICS para EKOFRUT, por el flete aéreo correspondiente a la guía AWB 729-88392872, por la suma de USD14.110,99, equivalentes a \$6.801.497.

F. Respecto del sexto embarque materia de autos:



Foja: 1

1) Copia de guía aérea (Air Waybill, AWB) N° 729-88392894, emitida por TSMP Logistics Chile S.A. como agente IATA en nombre y representación del transportador aéreo Tampa Cargo, correspondiente a 600 cajas de cerezas, en que figura como expedidor o shipper EKOFRUT, aparece formalizado con fecha 3 de diciembre de 2012; y una traducción al castellano de dicha guía, aportada por la demandada, válida conforme al inciso segundo del artículo 347 del Código de Procedimiento Civil.

2) Copia impresa de correo electrónico de fecha 1 de diciembre de 2012, enviado por don Ricardo Godoy González de EKOFRUT, a don Jaime Henríquez de TSMP Logistics, con documentos para despacho a Miami de 600 cajas de cerezas. Correo electrónico cuya percepción se ordenó conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil, en audiencia que tuvo lugar con fecha 1 de abril de 2016 (folio 113), sin comparecencia ni objeción de la contraparte (demandante). Incluye los siguientes documentos:

- a. Guía de Despacho N° 2831 de fecha 1 de diciembre de 2012, emitida por EKOFRUT.
- b. Instructivo de embarque aéreo N° FF-0007 de 1 de diciembre de 2012, emitido por EKOFRUT.
- c. Factura proforma N° 35 de fecha 1 de diciembre de 2012, emitida por EKOFRUT.
- d. Lista de empaque o “packing list” suscrita por EKOFRUT, con fecha embarque 1 de diciembre de 2012. Aparece una nota, casi al final que señala: *“Termógrafo se encuentra ubicado en la primera corrida de arriba del pallet N° 6 identificado con una letra T color rojo”* .

3) Copia de certificado fitosanitario N° 3219, tramitado ante el Servicio Agrícola y Ganadero, de fecha 3 de diciembre de 2012.

4) Copia del certificado de inspección en el extranjero, “foreign certificate of inspection” (documento en inglés, sin traducción al castellano), de fecha 3 de diciembre de 2012.

5) Copia impresa de factura electrónica N° 7608, emitida por TAYLOR LOGISTICS para EKOFRUT, por el flete aéreo correspondiente a la guía AWB 729-88392894, por la suma de USD8.286,27, equivalentes a \$4.002.268.

G. Respecto del séptimo embarque materia de autos:



Foja: 1

1) Copia de guía aérea (Air Waybill, AWB) N° 045-85934682, emitida por TSMP Logistics Chile S.A. como agente IATA en nombre y representación del transportador aéreo LAN, correspondiente a 840 cajas de cerezas, en que figura como expedidor o shipper EKOFRUT, aparece formalizado con fecha 3 de diciembre de 2012; y una traducción al castellano de dicha guía, aportada por la demandada, válida conforme al inciso segundo del artículo 347 del Código de Procedimiento Civil.

2) Copia impresa de correo electrónico de fecha 3 de diciembre de 2012, enviado por don Ricardo Godoy González de EKOFRUT, a don Jaime Henríquez de TSMP Logistics, con documentos para despacho a Miami de 840 cajas de cerezas. Correo electrónico cuya percepción se ordenó conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil, en audiencia que tuvo lugar con fecha 1 de abril de 2016 (folio 113), sin comparecencia ni objeción de la contraparte (demandante). Incluye los siguientes documentos:

- a. Guía de Despacho N° 2835 de fecha 3 de diciembre de 2012, emitida por EKOFRUT.
- b. Instructivo de embarque aéreo N° FF-0009 de 3 de diciembre de 2012, emitido por EKOFRUT.
- c. Factura proforma N° 36 de fecha 3 de diciembre de 2012, emitida por EKOFRUT.
- d. Planilla de muestreo para inspección SAG-USDA extendida por EKOFRUT.
- e. Lista de empaque o “packing list” suscrita por EKOFRUT, con fecha de embarque 3 de diciembre de 2012. Aparece una nota al final que señala: *“Termógrafo se encuentra ubicado en la primera corrida de arriba del pallet N° 7 identificado con una letra T color rojo”*.

3) Copia de certificado fitosanitario N° 3220, tramitado ante el Servicio Agrícola y Ganadero, de fecha 3 de diciembre de 2012.

4) Copia de certificado de inspección en el extranjero, “foreign certificate of inspection” (documento en inglés, sin traducción al castellano) de fecha 3 de diciembre de 2012.

5) Copia impresa de factura electrónica N° 7610, emitida por TAYLOR LOGISTICS para EKOFRUT, por el flete aéreo correspondiente a la guía AWB 045-85934682, por la suma de USD11.527,11, equivalente a \$5.567.594.



Foja: 1

H. Respecto del octavo embarque materia de autos:

1) Copia de guía aérea (Air Waybill, AWB) N° 045-85895655, emitida por TSMP Logistics Chile S.A. como agente IATA en nombre y representación del transportador aéreo LAN, correspondiente a 480 cajas de cerezas, en que figura como expedidor o shipper EKOFRUT, aparece formalizado con fecha 3 de diciembre de 2012; y una traducción al castellano de dicha guía, aportada por la demandada, válida conforme al inciso segundo del artículo 347 del Código de Procedimiento Civil.

2) Copia impresa de correo electrónico de fecha 1 de diciembre de 2012, enviado por don Ricardo Godoy González de EKOFRUT, a don Jaime Henríquez de TSMP Logistics, con documentos para despacho a Miami de 480 cajas de cerezas. Correo electrónico cuya percepción se ordenó conforme al artículo 348 bis del Código de Procedimiento Civil, en audiencia que tuvo lugar con fecha 1 de abril de 2016 (folio 113), sin comparecencia ni objeción de la contraparte (demandante). Incluye los siguientes documentos:

- a. Guía de Despacho N° 2832 de fecha 1 de diciembre de 2012 emitida por EKOFRUT.
- b. Instructivo de embarque aéreo N° FF-0006 de 1 de diciembre de 2012, emitido por EKOFRUT.
- c. Factura proforma N° 34 de fecha 1 de diciembre de 2012, emitida por EKOFRUT.
- d. Lista de empaque o “packing list” suscrita por Ekofrut de Romeral Ltda., fecha embarque 1 de diciembre de 2012. Aparece una nota al final que señala: *“Termógrafo se encuentra ubicado en la primera corrida de arriba del pallet N° 3 identificado con una letra T color rojo”* .

3) Copia del certificado fitosanitario N° 3217, tramitado ante el Servicio Agrícola y Ganadero, de fecha 3 de diciembre de 2012.

4) Copia del certificado de inspección en el extranjero, “foreign certificate of inspection” (documento en inglés, sin traducción al castellano) de fecha 3 de diciembre de 2012.

5) Copia impresa de factura electrónica N° 7609, emitida por TAYLOR LOGISTICS para EKOFRUT, por el flete aéreo correspondiente a la guía AWB 85895655, por la suma de USD 6.588,91, equivalentes a \$ 3.182.444.



Foja: 1

Informe pericial folio 49, fs. 196:

Don Claudio Barrolihet Acevedo, abogado, magíster en derecho marítimo, perito solicitado por la demandada, informa en derecho, su opinión legal acerca de las cuestiones jurídicas debatidas en autos.

Primero, explica la función de TAYLOR LOGISTICS, como operador logístico, un sujeto del negocio del comercio y transporte internacional de mercancías, cuya función es intermediar y coordinar un transporte, celebrando los actos, trámites y contratos que se requiera al efecto, por cuenta de sus mandantes, que son los exportadores que despachan sus mercancías al extranjero. Es un intermediador, porque conecta al exportador que necesita enviar sus mercancías al extranjero, con la aerolínea que llevará a efecto el transporte, y concurre a la celebración de contratos y emisión de sus documentos, actuando por cuenta de una o más de sus partes. En ocasiones, para llevar a efecto el transporte que se le encomendó contratar, el operador logístico incluso paga al respectivo transportador los fletes del transporte, por cuenta de los expedidores o cargadores de las mercancías, como sucede cuando el flete se devenga al inicio del viaje (*freight prepaid*), y luego solicita el reembolso de su monto al exportador.

Luego, alude al contrato de compraventa de mercancías, señalando que en estos autos no se acciona con fundamento en los contratos de compraventa internacional, puesto que la demandada, TAYLOR LOGISTICS, no es parte de tales acuerdos, y por ende no se les aplican sus efectos, derechos ni obligaciones (*res inter alios actae*), acuerdos que solo vinculan al exportador EKOFRUT y a sus respectivos compradores en cada embarque de fruta. En consecuencia, si las cerezas fueron enviadas a sus recibidores en la modalidad de venta firme, o fueron despachadas en consignación, ello solo constituye una forma de determinar el pago del precio de la fruta exportada, que solo produce efectos entre el exportador y el respectivo importador, pero que no le empece al operador logístico, que no es parte de la venta de la fruta.

Finalmente, del análisis efectuado, concluye que, la demandada, el operador logístico, TAYLOR LOGISTICS, no es parte de los contratos de compraventa internacional mediante los cuales se habrán vendido los embarques de la fruta exportada. Esos contratos - de existir- se celebraron entre el exportador, EKOFRUT, y distintos recibidores extranjeros. Ergo, los derechos, obligaciones, responsabilidades y demás efectos de esos contratos (incluyendo si la modalidad es



Foja: 1

venta a firme o por consignación), no afectan ni empecen al operador logístico. El contrato de prestación de servicios de logística integral es un contrato innominado o atípico, en el cual, la voluntad de las partes, vertida en las estipulaciones contractuales, constituyen la principal y única fuente de los derechos, obligaciones y responsabilidades. A falta de prueba de un pacto especial o elementos accidentales, mediante un contrato escrito y firmado, solo se aplican los elementos de la esencia del servicio logístico, que consiste en intermediar y coordinar la celebración y ejecución de un transporte, efectuando los actos, trámites y contratos que se requiera para llevar a cabo el transporte, y despachar las mercancías al extranjero, pudiendo actuar a nombre propio o en representación y usando el nombre de su cliente. La demandada, TAYLOR LOGISTICS, admite en su contestación, que prestó servicios de logística a Ekofrut para el despacho de sus embarques de cerezas al extranjero, configurándose la existencia de una relación contractual respecto de los servicios antes descritos. Consta de las diversas cartas de porte aéreo de autos, que la demandada TAYLOR LOGISTICS no concurrió a la celebración de los contratos de transporte aéreo, sino que actuó a nombre y por cuenta del exportador EKOFRUT, quien aparece en ellas como expedidor (*shipper*) y la firma de TAYLOR LOGISTICS como su agente (*agent*). Y, por efecto de la representación convencional del artículo 1448 del Código Civil, es EKOFRUT quien detenta la calidad de expedidor en el respectivo contrato de transporte aéreo. Sin perjuicio de la representación anterior, todas las guías aéreas ya individualizadas fueron emitidas por TSMP Logistics Chile S.A., quien actuó, además, como un Agente IATA del transportador aéreo, en el único rol de emitir, imprimir y firmar los respectivos AWB, actuando por cuenta y en representación del respectivo transportador aéreo. Por lo anterior, TAYLOR LOGISTICS no es parte del contrato de transporte aéreo, celebrado entre el expedidor EKOFRUT, y la respectiva línea aérea. En consecuencia, una acción destinada a hacer efectiva la responsabilidad del transportador aéreo, por la pérdida o daño de la mercancía transportada, u otro incumplimiento del contrato de transporte aéreo, debe interponerse directamente en contra de la línea aérea, y no en contra del Agente IATA, quien carece de legitimación procesal pasiva en esta acción. El suministro de temperatura a la carga transportada no es una obligación del contrato de transporte aéreo. Las cargas que se transportan en pallets lo hacen a la temperatura ambiente de las bodegas de la aeronave, porque ésta no cuenta con los equipos e instalaciones que hagan factible,



Foja: 1

desde el punto de vista técnico, el suministro de una temperatura determinada. Por ello, la aerolínea no garantiza que la temperatura al interior de los pallets que contienen la fruta mantenga un determinado rango. En el caso de la mercancía que se transporta en contenedores o unidades de transporte, la instrucción de suministro consiste en mantener un rango de temperatura, pero sin garantizar un resultado de temperatura a la llegada en destino, de manera que no es reprochable, a título de incumplimiento contractual del transportador aéreo, la temperatura que las cerezas toman en el aeropuerto de destino. El plazo del transporte aéreo no es un elemento de la esencia de nada ni la naturaleza de este contrato, sino que las partes deben acordarlo e incorporarlo en él, mediante un pacto expreso y explícito, ya que se trata de un elemento accidental al contrato. En ninguna de las cartas de porte aéreo objeto de estos autos se indica un plazo para el transporte que da cuenta, debiendo existir dicho plazo, para que exista un retraso o retardo en un viaje, pero si no existe plazo, no puede hablarse de retraso.

Agrega que, según la convención de Montreal (artículo 13.3), para que exista un retraso en el arribo de la mercancía al aeropuerto de destino, es menester que haya transcurrido 7 días desde la fecha en que ellas debieron haber llegado, antes de los 7 días no hay retraso. En el contrato de transporte aéreo, el expedidor entrega la carga al porteador para su transporte y entrega al destinatario, y desde el punto de vista de la titularidad sobre la carga transportada, ella pasa del expedidor al destinatario, y esto ocurre (artículos 12 y 13 del Convenio de Montreal) a la llegada de la carga al aeropuerto de destino, momento en que el destinatario puede pedir al transportista que le entregue la carga, cesando el derecho del expedidor sobre ella. El efecto de este traspaso de titularidad sobre la carga es que solo el destinatario está habilitado para reclamar por la pérdida, daño o retraso en la entrega de la carga, puesto que es el único que mantiene la titularidad sobre ella. Jurídicamente, la legitimación procesal activa para los reclamos por la carga transportada, solo le pertenece al respectivo destinatario del embarque, y no al expedidor. A su vez, para hacer efectiva la responsabilidad del transportador aéreo fundada en la pérdida, avería o retraso en la entrega de la mercancía transportada en el aeropuerto de destino, es esencial haber efectuado previamente una protesta, que es una comunicación escrita dirigida a la aerolínea, mediante la cual el destinatario de la mercancía transportada le informa y responsabiliza a aquélla, la pérdida de las mercancías, su deterioro o el retraso en



Foja: 1

su entrega. Jurídicamente, la protesta es una carga, cuyo incumplimiento extingue la responsabilidad del transportador aéreo por la pérdida, daño o retraso y caduca las acciones indemnizatorias del destinatario, haciendo precluir su derecho a reclamar por la mercancía perdida, dañada o retrasada.

Adiciona que, si la demandante, EKOFRUT, no ha reembolsado el pago de los fletes aéreos a TAYLOR LOGISTICS, no ha cumplido obligaciones esenciales del contrato de prestación de servicios logísticos, y ello la priva de legitimación procesal activa para pedir su resolución (artículo 1552 del Código Civil). Si los embarques de cerezas arribaron a sus aeropuertos de destino, fueron retirados por sus destinatarios y los fletes por el transporte aéreo fueron pagados por el operador logístico, significa que ambos contratos, el de prestación de servicios de logística y el de transporte aéreo, fueron ejecutados y sus respectivas obligaciones cumplidas por parte del operador logístico y transportista. En consecuencia, es jurídicamente improcedente pedir la resolución de un contrato invocando el incumplimiento de obligaciones principales que ya fueron cumplidas. Habiéndose cumplido los contratos y arribado las mercancías a su destino, si la actora hubiese querido reclamar por el estado en que las cerezas llegaron, el único conducto legal para hacerlo era protestar a la aerolínea por el daño experimentado por la mercancía (sea su causa falta de suministro de temperatura u otra), y así preservar su acción indemnizatoria, para luego demandar directamente a la aerolínea.

Por otro lado, señala que, el desprestigio de la marca, nombre o calidad de la fruta de EKOFRUT no es indemnizable, porque no existió un atentado o lesión en contra de la marca, nombre o la calidad de la fruta de EKOFRUT (solo una alegada diferencia de valores entre el precio esperado y el percibido efectivamente por el exportador EKOFRUT, lo que constituye un daño patrimonial), es un perjuicio indirecto o consecuencial del incumplimiento que se le imputa a la demandada, es futuro e hipotético y por tanto inexistente, vago, indeterminado e indeterminable, y no se explica cómo se comporta y diferencia de los demás factores que determinan los precios de las frutas transportadas en destino, lo que además afecta la relación de causalidad.

Testimonial (folio 57):

Al folio 57 consta la declaración de don Claudio Barrolihet Acevedo, testigo por la demandada y perito cuyo informe fue acompañado en el folio 49, precedentemente singularizado; quien, legalmente juramentado, cuya tacha ya fue



Foja: 1

analizada y será rechazada, declaró, respecto al primer punto de prueba (existencia, naturaleza, partes y estipulaciones de los contratos que invoca el demandante), que él no vio un contrato con las cláusulas y contenido que la demandante invoca en su libelo. De los documentos que tuvo a la vista, para confeccionar su informe y que enumeró en el mismo informe, (cuya autoría reconoce y ratifica), se desprende que la demandada prestó a la demandante un servicio de operador logístico. La naturaleza de este servicio consiste en la coordinación del transporte aéreo, y la celebración del contrato de transporte aéreo, actuando por cuenta y en representación del cliente expedidor o exportador de la mercancía. Asimismo, por tratarse de un agente IATA, el operador logístico emite la carta de porte aéreo actuando por cuenta del transportador aéreo. El Servicio de operador logístico es distinto al contrato de transporte aéreo, y el operador de servicios logísticos no es parte del contrato de transporte aéreo. Las partes del contrato de servicios logísticos son el Operador logístico, TMSP LOGISTICS (hoy TAYLOR LOGISTICS), y la demandante EKOFRUT. Tratándose de un contrato innominado, el servicio del operador logístico no está regulado en la Ley y las estipulaciones son las que las partes celebren. En este caso, no vio un contrato escrito con el clausulado con el que el demandante señala en su demanda, solo instrucciones de embarque de EKOFRUT (hoy TAYLOR), que evidencian que éste se obligó a coordinar y contratar el transporte aéreo de la manera antes explicada.

Respecto al contrato celebrado entre las partes, señaló que, los correos electrónicos y sus adjuntos mencionados en su informe, dan cuenta de la existencia de un contrato de servicio de operador logístico, por el cual EKOFRUT, encarga a TSMP Logistics Chile, que coordine y contrate a nombre de aquél, el transporte aéreo de la fruta exportada a una línea aérea. Esos documentos dan cuenta de la existencia del contrato en los términos que explicó en su informe. No tuvo a la vista y no le consta que exista un contrato escrito con el clausulado que la demandante invoca. En consecuencia y tal como lo explicó en su informe, los documentos que dan cuenta del contrato de servicios logísticos, son los correos electrónicos y sus adjuntos que ha reconocido, como las facturas números 7602, 7603, 7605, 7606, 7607, 7608, 7609 y 7610, individualizadas en el proceso.

En cuanto a sus fundamentos para sostener que la demandada principal celebró los contratos de transporte aéreo actuando por cuenta y en representación del exportador de la mercadería, señaló que, basta ver las guías aéreas ya referidas,



Foja: 1

en las cuales aparece EKOFRUT como embarcador, por cuya cuenta y nombre actuó TSMP, en la celebración del contrato de transporte aéreo. Asimismo, las cartas de porte aéreo (AWB) fueron emitidas también por TSMP, en su calidad de agente IATA, actuando en representación de la respectiva línea aérea. De lo anterior se concluye que las partes del transporte aéreo son EKOFRUT y la respectiva línea aérea. TSMP no es por tanto, parte en dichos contratos.

Afirma que las guías aéreas mencionadas corresponden al ejemplar número 3 (for shipper), respecto de las cuales elaboró el informe antes señalado, pero aclaró que dichas guías aéreas se emiten en tres originales del mismo tenor, contenido y valor, ya que estos tres originales dan cuenta de un mismo y único contrato de transporte aéreo de mercancía. Todos los ejemplares emitidos idénticos en tenor, contenido y valor, y le parecería extraño e inusual que existiera una alteración entre los originales, lo que nunca ha visto en su práctica profesional.

Señala que, TSMP tiene la calidad de agente IATA, ya que si no fuera así, no podría ingresar a los sistemas que permiten emitir dichos documentos, lo que solo puede efectuar un agente IATA con su respectivo código.

Indica que, los transportes aéreos que dan cuenta las guías reconocidas por él y sobre la base de las cuales fundamenta su informe, no corresponden a transportes sucesivos ya que solo aparece mencionado un transportador aéreo en cada guía, que tiene la calidad de transportador contratante del respectivo despacho.

Aclara que, el contrato de transporte aéreo se inicia en el aeropuerto de despacho, en que el transportador aéreo toma a su cargo las mercancías y que en las guías que se le han exhibido, incluyendo la guía 045-85934628 (que no tuvo a la vista al confeccionar su informe), corresponde al aeropuerto de Santiago de Chile (SCL), esto es, Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez, al que corresponde la Sigla SCL.

Aduce que, existe una obligación del transportador aéreo, durante el desarrollo del transporte, respecto del exportador o embarcador, referida a efectuar el transporte entre los aeropuertos de origen y destino, que la respectiva línea aérea contrajo ante el embarcador de dichos contratos, EKOFRUT; y, además, existe la obligación de entregar las mercancías en el aeropuerto de destino y custodiarlas durante el trayecto. Esas son las obligaciones en el contrato de transporte, no hay más obligaciones que se puedan desprender de las cartas aéreas aludidas, para el transportista en la ejecución del transporte. Y, por tratarse de un Transporte



Foja: 1

Internacional de Mercancías, se rige por la convención internacional relativa a Transporte Aéreo Internacional conocida como “Convención de Montreal”, remitiéndose a su informe, respecto de su fundamentación.

Afirma que TSMP no es transportador, ni contratante efectivo, es operador logístico, y el transportador es la respectiva línea aérea. Sus obligaciones (de TSMP), para con EKOFRUT, terminaron al momento en que celebró, por cuenta del exportador, el respectivo contrato de transporte aéreo que evidencia la respectiva guía.

Indica que, la duración del contrato, en términos legales, de acuerdo a la Convención del Transporte Internacional Aéreo es desde que las mercancías son recibidas en el aeropuerto de origen, hasta su entrega en el aeropuerto de destino.

Luego, se refiere al segundo punto de prueba (si el demandado cumplió con los referidos contratos, hechos y circunstancias.), señalando que TSMP si cumplió con sus servicios de operador logístico, al celebrar por cuenta de su cliente EKOFRUT, los respectivos contratos de transporte aéreo que le fueron encomendados. Le consta porque la emisión de la respectiva carta de porte aéreo, evidencia que el servicio de coordinación y contratación de transporte fue efectuado efectivamente. TSMP pagó los fletes aéreos derivados de los contratos de transporte aéreo, correspondiéndole a él, como operador logístico efectuar el pago del flete cuando actúa como agente IATA a través del sistema de pagos CASS (sistema de pago de cuantas de carga, en español), porque siendo el flete pagadero por anticipado, de no mediar pago, no se emite la carta de porte aéreo. El flete pagadero por anticipado debe pagarse antes o al momento de la emisión de la Carta de Porte Aéreo ya que de lo contrario, de ser pagadero con posterioridad, dicha carta habría sido emitida en términos “Flete por cobrar”. Ese pago que menciona, fue hecho por cuenta de EKOFRUT, de acuerdo a los documentos tenidos a la vista en su informe ya que el obligado al pago, pagadero por anticipado, es el embarcador, quien en este caso es EKOFRUT. El único obligado al pago del flete por anticipado es el embarcador, en consecuencia el pago se hizo por su cuenta, porque si el obligado fuera el receptor se habría emitido una carta de porte aéreo que dijera “Flete por cobrar”. El embarcador en estos Transportes aéreos es EKOFRUT, único obligado al pago anticipado del flete; TSMP Logistic Chile S.A, actuó como agente IATA en la emisión de las respectivas cartas de porte aéreo, y por tanto es el único habilitado para efectuar pagos a



Foja: 1

través del sistema CASS. De lo anterior se desprende, que el operador de Servicios logísticos pagó el flete anticipado por cuenta del deudor del mismo que es EKOFRUT.

En cuanto al cuarto punto de prueba (hechos y circunstancias que harían carecer de legitimidad activa al actor principal), argumenta que, tal como lo señala la Convención de Montreal, una vez que las mercancías transportadas han llegado al aeropuerto de destino, la titularidad sobre ellas pertenece al receptor de las mismas. En consecuencia, la legitimación activa para demandar la responsabilidad del transportador aéreo, corresponde al respectivo receptor y no al embarcador EKOFRUT, aclarando que se refiere a la acción indemnizatoria por el supuesto daño de las mercancías transportadas respecto del respectivo transportador aéreo, que entiende, es la única acción que se podría utilizar para reclamar por ese daño, de haber existido, para los eventos de pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías transportadas por la vía aérea.

Explica que, la acción por incumplimiento al transporte es una de las acciones que corresponderían antes de iniciarse el transporte, destacando que, notar que la titularidad de la mercancía y legitimación activa para demandar la responsabilidad del transportador aéreo, pasan al receptor de las mercancías una vez que las mercancías han arribado al aeropuerto de destino.

Agrega que, aunque el transporte haya sido por dos o más transportistas aéreos, la legitimación activa corresponde al embarcador y al receptor o consignatario, según explicó anteriormente.

Respecto al quinto punto de prueba (hechos y circunstancias que harían carecer de legitimidad pasiva al demandado principal), señala que TSMP carece de legitimación pasiva, porque según las mismas cartas de porte aéreo ya mencionada, no es transportador aéreo, ni contratante, ni efectivo. La acción Indemnizatoria por el supuesto daño a la mercancía transportada, solamente puede impetrarse respecto de un transportador aéreo sea contratante o efectivo, y el operador logístico no es transportador aéreo ni es parte del contrato de transporte aéreo, tal como lo explicó anteriormente.

Argumenta que, la legitimación pasiva en el caso de los transportes aéreos internacionales materia de este juicio la tiene el transportador aéreo, y, solo existe una aerolínea que fue la que emitió la respectiva carta de porte aéreo, según las cartas de porte aéreo que tuvo a la vista y que se le exhibieron y reconoció.



Foja: 1

Ahora, si intervinieron otra u otras líneas aéreas en algunos segmentos de dicho transporte, lo que no se desprende del documento referido, la legitimación pasiva correspondería a cada uno de estos transportadores intervinientes. En ambos eventos, él o los transportadores aéreos son los únicos que tiene legitimación pasiva, no así el operador de servicios logísticos, que en este caso es TSMP.

Explica que, transportista contractual es el que emite la carta de porte aéreo. Transportista de hecho o efectivo, es el que efectúa el transporte, en caso de no hacerlo el transportista contractual. En este caso TSMP no es transportista contractual ni transportista de hecho.

En relación al sexto punto de prueba (hechos y circunstancias que habrían tenido el efecto de hacer caducar la acción de perjuicios principal), señala que, según la Convención de Montreal, la acción indemnizatoria por pérdida, daño o retraso en la entrega de la mercancía caduca si no se emite una “protesta” o aviso de pérdida, daño o retraso dentro de un plazo que se cuenta desde que la mercancía se recibe por el consignatario en el aeropuerto de destino. Tal como lo explicó en su informe, al no existir protesta o el aviso señalado en el plazo respectivo, la acción indemnizatoria en contra del transportador aéreo, se extingue o precluye, por así disponerlo la Convención de Montreal en su artículo 31. La protesta es necesaria en los casos de pérdida, daño o retraso en la entrega de la mercancía transportada, y ésta la puede hacer, tal como lo explicó en su informe, de acuerdo a la norma citada de la Convención de Montreal, le corresponde al destinatario o consignatario de la mercadería transportada. Y, de los documentos tenidos a la vista para realizar su informe, no le consta que se haya efectuado la protesta.

Agrega que, la resolución del contrato de transporte aéreo, no puede pedirse porque el transporte ya se efectuó y no puede deshacerse el viaje ya realizado. Además la demandada TSMP carecería de legitimación pasiva en dicha acción, porque no es parte del transporte. Tratándose del contrato de servicios logísticos, la resolución tampoco procedería porque TSMP si cumplió con su obligación de coordinar y contratar el transporte aéreo por cuenta del embarcador EKOFRUT. En consecuencia la acción resolutoria en contra de la demandada principal, no procede en ninguno de ambos contratos.

NOVENO: Que, son hechos de la causa, no controvertidos, que pueden tenerse por establecidos, los siguientes:



Foja: 1

a.- Que, existen 7 contratos celebrados entre EKOFRUT y TAYLOR LOGISTICS, entre el 26 de noviembre del 2012 y el 3 de diciembre de 2012, los cuales incluían servicios de logística integral, gestión de almacenamiento, embarcamiento y transporte aéreo internacional de mercaderías, hasta el arribo a destino, respecto de cerezas frescas de exportación de propiedad de EKOFRUT (vendedora), para su entrega a empresas extranjeras (compradores), en los aeropuertos de las ciudades de destino. TAYLOR LOGISTICS es el prestador de los servicios y EKOFRUT es la empresa mandante o beneficiaria de los servicios.

b.- Que, TAYLOR LOGISTICS se obligó, en virtud de los 7 contratos señalados a prestar el servicio de agenciamiento de las cargas, consistente en la coordinación del transporte aéreo, y la celebración del contrato de transporte aéreo hasta su arribo al aeropuerto de destino donde se realizaría el trasbordo de la mercadería, incluyendo, dentro del agenciamiento, la logística integral del transporte, la coordinación del almacenamiento, el embarcamiento y la carga de la mercadería en el aeropuerto de destino hasta su despacho al importador, con la documentación necesaria para la internación legal y el retiro de la fruta desde la pertinente aduana, siendo responsable de la integridad y del cuidado de dicha fruta una vez que le fuera entregada por EKOFRUT en el lugar y fecha acordado, hasta su destino. El servicio de operador logístico (agente de carga o “issuing carrier´s agent”) que ejerció TAYLOR LOGISTICS, es distinto al contrato de transporte aéreo, y el operador de servicios logísticos no es parte del contrato de transporte aéreo, sino que intermedia entre el transportista (línea aérea) y el expedidor (exportador o “shipper”), como consta en las cartas de porte aéreo acompañadas por ambas partes. Además, dentro de las obligaciones de TAYLOR LOGISTICS, consta una obligación de que se mantenga la fruta refrigerada y en ciertos casos, a determinada temperatura, pero el cumplimiento de dicha obligación no depende exclusivamente del agente de carga, sino que también del transportista aéreo. Específicamente en las cartas de porte aéreo, respecto del primer y segundo embarque, consta la obligación de mantener la mercadería (cerezas) refrigeradas, con almacenaje entre 0° y 5° C, y transporte entre 2° -5° C; y, respecto de los embarques 3 al 8, solo consta la obligación de mantenerla refrigerada, sin indicarse un rango de temperatura en particular. A su vez, consta la obligación de TAYLOR LOGISTICS de prestar sus servicios en determinado plazo, como reconoce la misma demandada al admitir la existencia de un retraso. Junto con la mercadería



Foja: 1

transportada, se encuentran los termógrafos, individualizados en la lista de empaque (packing list) con su ubicación, por lo que se presume que TAYLOR LOGISTICS, dentro de sus obligaciones, debía velar por mantener dichos termógrafos para que se constatará la temperatura, al menos en el arribo a destino, por la empresa externa encargada de la inspección.

c.- Que, TAYLOR LOGISTICS es un agente IATA, quien es la figura responsable y encargada de hacer las gestiones necesarias para que la mercancía que se transporta a través de un medio aéreo, llegue a su destino. Por tratarse de un agente IATA, el operador logístico emite la carta de porte aéreo actuando por cuenta del transportador aéreo. TAYLOR LOGISTICS, como prestadora de servicios, debía ejercer su mandato y las gestiones que le competían, como agente IATA, efectuando las actuaciones necesarias para que se concretara el transporte. Lo anterior puede apreciarse en los “Instructivos de Embarque Aéreo”, acompañados por la demandada y en las “cartas de porte aéreo”, “guías aéreas” o “Air Way Bill” (AWB), acompañadas por ambas partes, donde consta que EKOFRUT es el exportador o expedidor y TAYLOR LOGISTICS el agente de carga, independiente del transportista (línea aérea). Conforme se aprecia en dichos documentos, la línea aérea es la que suscribe la carta de porte aérea y EKOFRUT suscribe el instructivo. En concreto, TAYLOR LOGISTICS, como agente IATA realiza la gestión de emitir la carta de porte aéreo en representación de la línea aérea, pero nunca la emite a título personal.

d.- Que, EKOFRUT, en virtud de los 7 contratos señalados, tenía la obligación de despachar la mercadería de cada embarque y entregarla a TAYLOR LOGISTICS en el lugar, día y hora acordado previamente en el Aeropuerto Internacional de Santiago Arturo Merino Benítez, entregándole además, la pertinente guía de despacho de la carga con el detalle de la misma; la factura proforma o de exportación, según el caso; el packing list o listado de cajas por calibre contenidas en cada pallet, que a su vez va numerado cada uno, que formaba parte de la carga, y en el cual se señala la ubicación de termógrafo que mide la temperatura durante el traslado y la documentación que daba cuenta de la inspección fitosanitaria de la fruta realizada por parte del SAG en su frigorífico de acuerdo al destino final de la fruta. Y, tenía la obligación de pagar el valor de los servicios prestados por TAYLOR LOGISTICS, como agente, con una tarifa por el flete aéreo (flete de exportación) de la mercadería a destino. El valor del flete se



Foja: 1

encuentra establecido en las ocho facturas electrónicas acompañadas en autos, emitidas por TAYLOR LOGISTICS, y que corresponden a cada uno de los siete embarques referidos por la demandante en su escrito de demanda.

e.- Que, TAYLOR LOGISTICS cumplió sus obligaciones como agente de carga, incluyendo la logística integral e intermediación del almacenamiento, embarcamiento y transporte aéreo internacional de mercaderías, por cuenta de EKOFRUT, hasta el arribo a destino, es decir, cumplió con la gestión encargada ya que la fruta llegó a su destino. En general, no consta que su cumplimiento haya sido deficiente, o haya existido una negligencia de su parte para dicho efecto, teniendo en cuenta que responde hasta de culpa leve, diligencia y cuidado que los hombres emplean ordinariamente en sus negocios propios, en la administración de un negocio, como un buen padre de familia. Pero si consta que TAYLOR LOGISTICS, como intermediario y encargado de la fruta hasta su arribo a destino, debía mantenerla refrigerada y en ciertos casos, a determinada temperatura, lo que no se cumplió en su integridad. Y, también consta que no cumplió íntegramente su obligación de prestar sus servicios en determinado plazo, como reconoce TAYLOR LOGISTICS, al admitir su retraso, respecto de algunos embarques. Las cargas que tuvieron retraso fueron las destinadas a Asia: segundo embarque (1 día), tercer embarque (3 días), cuarto embarque (2 días) y quinto embarque (3 días). Si bien dichos retrasos y la obligación de mantener la fruta refrigerada o a determinada temperatura, no provienen de un hecho o culpa exclusiva de la demandada, puesto que existe un transportista (línea aérea) y un contrato de transporte por el que debe responder este último; es el agente (TAYLOR LOGISTICS) el encargado de velar porque la fruta se mantenga en buen estado, desde su recepción, hasta su entrega al destinatario final, y esta obligación no fue cumplida en su integridad ya que la fruta no arribó en buen estado, o, al menos, en el estado esperado, a su destino. Además, no cumplió íntegramente con su obligación de velar por mantener los termógrafos para medir la temperatura de la mercadería, hasta su arribo a destino, puesto que los termógrafos del primer, tercer, cuarto y sexto embarque no se encontraban al momento de su inspección, hecho que no controvierte la demandada.

f.- Que, EKOFRUT cumplió con sus obligaciones de entregar las respectivas cargas en el lugar, día, hora y cantidad solicitada previamente por TAYLOR LOGISTICS y en buen estado (hecho no controvertido por TAYLOR LOGISTICS),



Foja: 1

pero no cumplió con su obligación de pagar el flete facturado por TAYLOR LOGISTICS, correspondiente a los transportes aéreos internacionales de mercadería, referentes a cada uno de los contratos celebrados entre las partes, valor contemplado en las ocho facturas electrónicas acompañadas en autos, emitidas por TAYLOR LOGISTICS. Si bien EKOFRUT devolvió las facturas alegando en contra su contenido, conforme al artículo 3° de la Ley 19.983, dichas facturas correspondían a un servicio que sí fue prestado, por lo que si corresponde su pago, adeudado desde la fecha de vencimiento de las respectivas facturas, esto es, desde el 5 de enero de 2013.

g.- Que, existe un daño emergente que recayó sobre la mercadería transportada (cerezas frescas de exportación), la cual, en su mayoría, llegó a destino sin estar en óptimas condiciones para su venta al precio pactado entre EKOFRUT y los diversos compradores o importadores. Este daño emergente no fue reclamado y no consta su valor, puesto que no consta el valor original de la mercadería para EKOFRUT y el valor efectivo de la pérdida de ese valor original para EKOFRUT.

h.- Que, existe un daño por concepto de lucro cesante, cuyo valor fue calculado por una perito contable, en base a los antecedentes que se le proporcionaron, consistente en una ganancia menor a la que esperaba percibir EKOFRUT por la venta de las cerezas, si hubieren llegado en buen estado, y el valor efectivamente recibido como pago, en virtud de la menor calidad de la fruta que llegó. Dicho daño, calculado por la perito contable aludida, suma U\$60.185,27.

i.- Que, TAYLOR LOGISTICS, es responsable en parte, de los perjuicios causados a la fruta debido a un almacenamiento y transporte defectuoso, a menor temperatura de la debida y con algunos retrasos acreditados, pero esa responsabilidad no le cabe en forma absoluta, al existir otros intervinientes en el proceso, como son los transportistas aéreos, y, al existir, en general, una conducta diligente acreditada de TAYLOR LOGISTICS en toda la prestación del servicio, salvo por los retrasos antes referidos y por no constatar que la fruta no podía ser transportada a la temperatura debida durante el trayecto. Por lo anterior, su responsabilidad no es de un 100%, sino que de un 50%, debiendo responder solo de la mitad de los perjuicios acreditados.

j.- Que, de los antecedentes aportados al proceso, no consta en autos la existencia de un daño moral de la demandante, EKOFRUT, en los términos



Foja: 1

alegados. Es decir, no consta la existencia del desprestigio que EKOFRUT alega, como empresa y su marca comercial en los mercados en que arribó esta fruta ni en otros mercados o por otras causas que hagan procedente el reclamo de un daño moral, a consecuencia del incumplimiento de la demandada.

DÉCIMO: Que, en virtud de los hechos acreditados, singularizados en la cláusula NOVENO precedente, pudo constatarse que los 7 contratos materia de autos corresponden a contratos de prestación de servicios de logística e intermediación del almacenamiento, embarcamiento y transporte aéreo internacional de mercaderías, es decir, contratos de agenciamiento de carga, por cuenta del mandante (EKOFRUT), específicamente de cerezas frescas de exportación. Se trata de contratos innominados o atípicos ya que no existe una regulación específica en nuestra legislación.

TAYLOR LOGISTICS es un agente o mandatario, que actúa por cuenta de EKOFRUT para el transporte de cerezas destinadas a la venta a compradores extranjeros, en virtud de contratos de compraventa internacional de mercaderías. TAYLOR LOGISTICS no es parte de los contratos de compraventa internacional de mercaderías que anteceden a los contratos sub-lite, sus obligaciones no le son oponibles, sino que las partes son EKOFRUT y los compradores que esta misma señala, quienes recibieron las mercancías (fruta fresca de exportación) en el destino.

En este caso, para la exportación de la mercadería encargada por EKOFRUT, existen al menos, tres tipos de contratos: uno de agenciamiento de carga o intermediación, entre las partes, EKOFRUT y TAYLOR LOGISTICS; un contrato de transporte aéreo, celebrado entre EKOFRUT y los transportistas aéreos (aerolíneas); y, un contrato de compraventa internacional de mercaderías entre EKOFRUT y las empresas extranjeras importadoras que ésta individualiza.

Del contrato de servicios de agenciamiento de carga celebrado entre EKOFRUT y TAYLOR LOGISTICS, surge para el prestador de servicios o mandatario (TAYLOR LOGISTICS) una obligación de hacer consistente en intermediar y coordinar el almacenamiento, embarcamiento y transporte aéreo de las cerezas para su arribo al aeropuerto de destino, realizando los trámites y celebrando los contratos que se requiera al efecto, por cuenta de EKOFRUT (mandante), quien es la empresa exportadora, dueña de la mercadería, que la despacha al extranjero. Además, dentro de las funciones u obligaciones de



Foja: 1

TAYLOR LOGISTICS, se encontraba la de pagar al transportista aéreo el valor del transporte (flete), por cuenta del expedidor o cargador de la mercancía (mandante, EKOFRUT).

Por otra parte, para la mandante o empresa que encarga los servicios (EKOFRUT), surge la obligación de entregar la mercadería y la documentación asociada, antes descrita, a TAYLOR LOGISTICS y pagar una remuneración por los servicios, reembolsando los fletes y gastos que correspondan emanados de su gestión.

Las normas aplicables para los 7 contratos sub-lite, de agenciamiento de carga, celebrados entre las partes (empresas nacionales) para la intermediación del almacenaje, embarcamiento y transporte de mercaderías (cerezas frescas de exportación), incluyen el Código Civil y Código de Comercio, pero no incluyen las disposiciones citadas por ambas partes, establecidas en las convenciones internacionales, como la Convención de las Naciones Unidas sobre Contratos de Compraventa Internacional de Mercadería (Convención de Viena), el Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional ni las disposiciones del Código Aeronáutico, ya que dichas regulaciones citadas a su respecto, solo aplican a los transportistas, vendedores o exportadores y compradores o importadores de la mercadería, y no son aplicables al agente de carga o intermediario de los servicios contratados, en este caso, entre EKOFRUT y TAYLOR LOGISTICS.

En cuanto a la legislación nacional, el artículo 148 Código de Comercio establece: “El envío de las mercaderías hecho por el vendedor al domicilio del comprador o a cualquiera otro lugar convenido, importa la tradición efectiva de ellas. El envío no implicará entrega cuando fuera efectuado sin ánimo de transferir la propiedad, como si el vendedor hubiese remitido las mercaderías a un consignatario con orden de no entregarlas hasta que el comprador pague el precio o dé garantías suficientes” . Es decir, en el caso de autos no hubo tradición entre las partes, la demandada siempre actuó por cuenta y riesgo de la demandante.

Por otro lado, el Código Civil establece en sus artículos 44 y 1547, el grado de culpa y la responsabilidad del deudor, en este caso, el prestador de servicios (TAYLOR LOGISTICS), quien, tratándose de un contrato bilateral oneroso, que beneficia a ambas partes, responde hasta culpa leve, diligencia y cuidado que los hombres emplean ordinariamente en sus negocios propios, en la administración de



Foja: 1

un negocio, como un buen padre de familia, como ya se adelantó en el considerando precedente. Además, establece en el artículo 1448, los efectos del mandato, mediante el cual EKOFRUT le encargó a TAYLOR LOGISTICS la gestión de intermediación hasta el arribo de la mercadería al aeropuerto de destino. Conforme a dicho artículo, lo que una persona ejecuta a nombre de otra (TAYLOR LOGISTICS, en representación de EKOFRUT), produce respecto de TAYLOR LOGISTICS, como mandatario, iguales efectos que si hubiese contratado la mandante (EKOFRUT).

Al tratarse de un contrato de servicios, las obligaciones del prestador constituyen obligaciones de hacer, por lo que, conforme al artículo 1553 del Código Civil, el acreedor, frente al incumplimiento del deudor, puede exigir el cumplimiento forzado y/o una indemnización de perjuicios (cumplimiento por equivalencia), como pago o compensación por un menor valor obtenido en la venta de sus productos, pero no puede pedir la resolución, puesto que los servicios ya se ejecutaron, es decir, ya se prestaron los servicios de logística integral e intermediación del almacenamiento, embarcamiento y transporte aéreo internacional de mercaderías. Además, debe tenerse en cuenta que TAYLOR LOGISTICS ya cumplió sus obligaciones, aunque dicho cumplimiento haya sido imperfecto, según lo ya explicado.

A su vez, el artículo 1556 del Código Civil, establece la procedencia de la indemnización de perjuicios por el cumplimiento imperfecto o retardo de la obligación, incluyendo daño emergente y lucro cesante, los cuales son exigibles en este caso, según los hechos acreditados ya singularizados.

UNDÉCIMO: Que, respecto a la legitimación procesal para actuar en un juicio, alegada por la parte demandada principal. Ésta se refiere a la titularidad de la acción, la cual recae en la persona legitimada para ejercerla (legitimación activa) o respecto de quien la acción debe ejercerse (legitimación pasiva). Para los efectos de la presente demanda, la legitimación activa, conforme a lo reclamado por la actora y los hechos acreditados en autos, corresponde a la demandante, quien alega un incumplimiento de la demandada y los perjuicios derivados del incumplimiento. Por ello, aunque la demandante no hubiere acreditado un incumplimiento de la demandada o existiera un incumplimiento de parte de la primera, son hechos que debían acreditarse en esta causa y no obstan a la existencia de una legitimación activa para actuar. Por lo anterior, no es efectivo que demandante carezca de



Foja: 1

legitimidad activa, como alega la demandada. Lo anterior, sin perjuicio de la legitimación activa que tiene la demandante para interponer acciones a los transportistas u otros posibles responsables de los perjuicios invocados en este proceso.

Por los mismos fundamentos, TAYLOR LOGISTICS, como parte del contrato de servicios invocado por la demandante, aunque no en la calidad de transportista, sino que en la calidad de agente o intermediario, encargado de la logística integral y gestiones necesarias para el embarcamiento y transporte de la mercadería, tiene legitimidad pasiva para que la demandante interponga la acción de perjuicios sub-lite en su contra, independientemente que se acredite o no su responsabilidad efectiva, se encuentra legitimado para que se ejerzan acciones en su contra por los servicios pactados entre las partes, como sujeto de obligaciones de dichos servicios y contratos.

Por los motivos descritos, deben rechazarse ambas excepciones, de falta de legitimación activa y pasiva, como se dirá en lo resolutivo del fallo.

DUODÉCIMO: Que, en relación a la caducidad de la acción reclamada por la demandada, fundada en que ni el destinatario ni la actora, presentaron protesta escrita respecto de ninguno de los embarques, al recibir la carga en mal estado o con daños, en el plazo de 14 días señalado en los artículos 153 del Código Aeronáutico y artículo 31 del Convenio de Montreal; dicha norma se refiere a la responsabilidad del transportador por los equipajes y mercancías transportados, y, en estos autos, como se razonó precedentemente, TAYLOR LOGISTICS no es un transportador o transportista, sino que es un agente de carga, a quien no le aplican estas normas, por lo que no tiene cabida la caducidad referida por la demandada en los contratos sub-lite, debiendo negarse lugar a esta alegación.

DÉCIMO TERCERO: Que, conforme a lo razonado en los considerandos precedentes, se acogerá parcialmente la demanda subsidiaria de indemnización de perjuicios, al encontrarse acreditada la existencia de un lucro cesante causado en parte por el incumplimiento de la demandada, cuya responsabilidad se fija, para este efecto, en un 50% del daño acreditado, correspondiente a USD\$60.185,27 (sesenta mil ciento ochenta y cinco coma veintisiete dólares de Estados Unidos), es decir, el daño por el que deberá responder la demandada, TAYLOR LOGISTICS, es de USD\$30.092,635 (treinta mil noventa y dos coma seiscientos treinta y cinco dólares de Estados Unidos), como se dirá en lo resolutivo del fallo.



Foja: 1

II.-EN CUANTO A LA DEMANDA RECONVENCIONAL:

DÉCIMO CUARTO: Que, TAYLOR LOGISTICS CHILE S.A., con nombre de fantasía TSMP LOGISTICS CHILE S.A., denominada también, “TSMP”, “TAYLOR LOGISTICS” o “TAYLOR”, interpuso demanda reconvencional de en juicio ordinario de cumplimiento de contrato con indemnización de perjuicios en contra de SOCIEDAD COMERCIAL EKOFRUT DE ROMERAL LIMITADA, denominada también, EKOFRUT, todas precedentemente individualizadas, con motivo del no pago de los fletes de exportación aérea que dan cuenta las ocho facturas electrónicas emitidas por TAYLOR LOGISTICS, que singulariza, y que corresponden a cada uno de los siete embarques referidos por la demandante en su escrito de demanda, conforme a lo relatado en lo expositivo del fallo, solicitando en definitiva, condenar a la demandada a pagar a su parte la suma total de \$36.533.983, o la suma mayor o menor que el Tribunal determine en conformidad al mérito de autos, aumentada con los reajustes e intereses que correspondieren sobre la suma adeudada, desde la fecha de la mora, esto es, desde el 5 de enero de 2013 o la fecha que el Tribunal determine y hasta la fecha del pago efectivo, todo ello con expresa condena de la demandada al pago de las costas de la causa.

DÉCIMO QUINTO: Que, la parte demandada reconvencional, contestó la demanda, solicitando su rechazo, controvirtiendo expresamente todas las fundamentos de hecho y derecho invocados por la actora reconvencional en su demanda, y, solicitando, en definitiva, acoger en favor de EKOFRUT la excepción de contrato no cumplido referente a los contratos que esta última celebró con TAYLOR LOGISTICS, individualizados en la demanda principal de autos y en su contestación fundada en los serios y graves incumplimientos incurridos por la demandante reconvencional, consistentes en el cumplimiento imperfecto y seriamente defectuoso de las obligaciones asumidas por tal parte en virtud de tales contratos, expuestos tanto en la demanda principal de autos como en su contestación, con costas.

La demandante reconvencional, por su lado, al evacuar su réplica, ratificó los fundamentos de hecho y de derecho planteados en la demanda reconvencional, enfatizando que TAYLOR LOGISTICS cumplió varias de sus obligaciones y que, el supuesto cumplimiento imperfecto de la obligación por parte de TAYLOR LOGISTICS solo habilitaría a EKOFRUT a exigir los supuestos perjuicios que de ello se deriven, pero no la exime del cumplimiento de su obligación de pagar el



Foja: 1

valor del flete y gastos de transporte.

Finalmente, la demandada reconvencional evacuó su dúplica, ratificando su contestación de la demanda reconvencional, y, controvertiendo expresamente las afirmaciones y fundamentos alegados por TAYLOR LOGISTICS en su demanda reconvencional y réplica reconvencional, en cuanto ellos no aparezcan reconocidos expresamente, destacando que las facturas cobradas fueron devueltas por EKOFRUT, en tiempo y forma, y pese a ello TAYLOR LOGISTICS las publicó como impagas en Dicom con el claro propósito de perjudicar a EKOFRUT; y agregando que, cumplir lo que la demandante reconvencional pide es pretender un enriquecimiento sin causa, por un servicio prestado en forma deficiente que causó enormes perjuicios a su parte.

DÉCIMO SEXTO: Que, se fijaron como hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos los señalados en el considerando SEXTO de este fallo, contenidos en el folio 34 y rectificación folio 41, cuyos puntos 7° y 8° se refieren a la demanda reconvencional y son los siguientes:

7° . Efectividad que la demandada reconvencional cumplió los referidos contratos sub-lite. Hechos y circunstancias.

8° . En el evento de incumplimiento de los contratos referidos en el hecho (punto) anterior, si dicho incumplimiento le ha ocasionado perjuicios a la demandante reconvencional. Naturaleza, relación de causalidad y monto de los mismos.

DÉCIMO SÉPTIMO: Que, correspondía a la parte demandante reconvencional acreditar los presupuestos de hecho de su acción, para lo cual incorporó a los autos, las pruebas ya descritas en el considerando OCTAVO de este fallo.

DÉCIMO OCTAVO: Que, a su vez, correspondía a la parte demandada reconvencional probar los hechos o presupuestos que configuran su contestación, para cuyo efecto, ésta incorporó los elementos de convicción singularizados en el considerando SÉPTIMO de esta sentencia.

DÉCIMO NOVENO: Que, a partir de las pruebas rendidas, ya singularizadas en los considerandos SÉPTIMO y OCTAVO, y, conforme a los hechos que se tienen por acreditados, singularizados en el considerando NOVENO, se tienen por establecidas las siguientes circunstancias relacionadas con la demanda reconvencional:

A) Que, EKOFRUT no cumplió con su obligación de pagar a TAYLOR LOGISTICS el valor del flete facturado por éste, correspondiente a los transportes



Foja: 1

aéreos internacionales de mercadería, referentes a cada uno de los contratos celebrados entre las partes. Valor contemplado en las ocho facturas electrónicas números 7602, 7603, 7605, 7606, 7607, 7608, 7609, 7610, acompañadas en autos, emitidas por TAYLOR LOGISTICS, con fecha 6 de diciembre de 2012, que suman un total de \$36.533.983. Si bien EKOFRUT devolvió las facturas alegando en contra su contenido, conforme al artículo 3° de la Ley 19.983, dichas facturas correspondían a un servicio que sí fue prestado, por lo que si corresponde su pago, adeudado desde la fecha de vencimiento de las respectivas facturas, esto es, desde el 5 de enero de 2013.

B) Que, el incumplimiento referido, imputable a EKOFRUT (beneficiaria de los servicios de flete consignados en las facturas), ocasionó un daño emergente por el valor de dichas facturas, esto es, la suma total de \$36.533.983 más intereses moratorios y reajustes que correspondan, a contar del 5 de enero de 2013.

VIGÉSIMO: Que, a partir de los hechos acreditados, singularizados en el considerando precedente y el considerando NOVENO, queda en evidencia que EKOFRUT no cumplió su obligación de pagar el valor del flete contemplado en las facturas señaladas, adeudando a TAYLOR LOGISTICS su valor. En cambio TAYLOR LOGISTICS si cumplió sus obligaciones relacionadas al agenciamiento de carga latamente explicado en los considerandos precedentes, por lo que corresponde que EKOFRUT le pague a TAYLOR LOGISTICS la cantidad adeudada y reclamada en la demanda reconvencional.

En este caso, no tiene cabida la excepción de contrato no cumplido puesto que TAYLOR LOGISTICS si cumplió sus principales obligaciones emanadas del contrato de agenciamiento de carga, hasta su arribo a destino, y los incumplimientos acreditados deberán ser indemnizados a EKOFRUT, sin que ésta pueda eximirse de sus obligaciones correlativas. Dichos montos cobrados a EKOFRUT no constituyen de ninguna forma un enriquecimiento para TAYLOR LOGISTICS, sino que el pago del precio debido por los servicios efectivamente prestados, procediendo, por tanto, que se acoja la demanda reconvencional, en todas sus partes, como se dirá a continuación.

VIGÉSIMO PRIMERO: Que, los demás antecedentes que obran en la causa, en nada alteran lo antes relacionado.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que, atendido el motivo plausible para litigar de ambas partes y el hecho que ninguna fue totalmente vencida, cada parte pagará sus



Foja: 1

propias costas.

Y visto lo previsto en los artículos 44, 1437 y siguientes, artículos 1489, 1545 y siguientes, artículos 1698 y siguientes del Código Civil; artículos 144, 160, 170, 254, 356 y siguientes, artículos 384 y siguientes del Código de Procedimiento Civil; artículos 148 y 149 del Código de Comercio; y las disposiciones, a título ilustrativo, de la Ley 18.916 (Código Aeronáutico), Convención de Naciones Unidas Sobre Contratos de Compraventa de Mercaderías; y, Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional.

SE RESUELVE:

I. En cuanto a las tachas, se declara:

-Que, se rechaza la tacha formulada en el folio 57 (fs. 367), en contra de la declaración de don Claudio Barrolihet Acevedo.

II. En cuanto a la demanda principal, se declara:

- Que, se rechazan las excepciones de legitimación pasiva, legitimación activa y caducidad de la acción.

- Que, se rechaza la demanda principal de resolución de contrato con indemnización de perjuicios.

- Que, se acoge parcialmente la demanda subsidiaria de indemnización de perjuicios en sede contractual, en cuanto se condena a TAYLOR LOGISTICS, a indemnizar a EKOFRUT, por concepto de lucro cesante, la suma de 30.092,635 dólares de Estados Unidos, en su equivalente en pesos al valor del tipo de cambio al día de su pago efectivo.

III. En cuanto a la demanda reconvencional, se declara:

- Que, se rechaza la excepción de contrato no cumplido.

- Que, se acoge la demanda reconvencional, condenándose a EKOFRUT a pagar la suma total de \$36.533.983 más intereses moratorios y reajustes que correspondan, a contar del 5 de enero de 2013.

IV. Que, cada parte pagará sus costas.

Regístrese, notifíquese y archívese oportunamente.

Rol 1723-2013.

DICTADA POR DOÑA MARÍA SOFÍA GUTIÉRREZ BERMEDO, JUEZ TITULAR.

AUTORIZA DOÑA MARÍA JOSÉ CONTRERAS MORALES, SECRETARIA



C-1723-2013

Foja: 1

AD HOC//

Se deja constancia que se dio cumplimiento a lo dispuesto en el inciso final del art. 162 del C.P.C. en **Santiago, treinta de Septiembre de dos mil veinte**



Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en <http://verificadoc.pjud.cl> o en la tramitación de la causa.

A contar del 06 de septiembre de 2020, la hora visualizada corresponde al horario de verano establecido en Chile Continental. Para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar 2 horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>