

NOMENCLATURA : 1. [40]Sentencia  
JUZGADO : 1º Juzgado Civil de Santiago  
CAUSA ROL : C-18230-2023  
CARATULADO : carl schroter/BRITISH AIRWAYS PLC

Santiago, veintinueve de mayo de dos mil veintiséis

**VISTO:**

A folio 1 y rectificada a folio 31, con fecha 26 de octubre de 2023, don Matías Farcuh Pareto, abogado, conjuntamente con los abogados Nicolás Aravena Yáñez y Víctor Hugo Vilches Soto, en representación convencional de la sociedad extranjera alemana **CARL SCHRÖTER GMBH & CO. KG**, sin RUT, todos domiciliados para estos efectos en Isidora Goyenechea N°2939, oficina 402B, comuna de Las Condes, ciudad de Santiago, interponen demanda de indemnización de perjuicios por incumplimiento de contrato de transporte aéreo en contra de **ETHIOPIAN AIRLINES ENTERPRISE**, empresa de transporte aéreo de nacionalidad etíope, representada legalmente por don Cristóbal Huidobro C., ignora RUT, todos domiciliados para estos efectos en Avenida Alonso de Córdova N°5900, oficina 201, comuna de Las Condes, Región Metropolitana; y en contra de **BRITISH AIRWAYS PLC**, empresa de transporte aéreo de nacionalidad inglesa, RUT N° 59.049.420-8, representada legalmente por doña Carmen Moreira Lage, domiciliadas ambas en Alonso de Córdova N°5151, oficina 2002, comuna de Las Condes, Región Metropolitana, con la finalidad de se les condene de forma solidaria al pago de \$22.520.427, o la suma que este Tribunal determine en derecho, por la responsabilidad civil que les cabe a las demandadas, en los términos que expone en su libelo, con costas.

**I. Antecedentes de hecho.**

Expone, en primer término, que las demandadas son aerolíneas dedicadas al transporte de carga y pasajeros a diversos destinos, explotando dicho giro por cuenta propia o ajena mediante el transporte de distintas mercancías y pasajeros a través de aeropuertos del mundo. Por su parte,



indica que CARL SCHRÖTER GMBH & CO. KG es una compañía extranjera, constituida bajo las leyes de Alemania, que actúa como agente de suscripción o *underwriting agent*, dedicada principalmente a intermediar en el aseguramiento de riesgos vinculados al transporte de mercancías por vía marítima, terrestre y aérea. Agrega que, al acaecer un riesgo cubierto y previo análisis del siniestro, indemniza a sus asegurados, subrogándose luego en sus derechos y acciones para perseguir las responsabilidades correspondientes en contra de quienes resulten responsables del daño.

En cuanto a los hechos específicos que fundamentan la acción, señala que el día 22 de noviembre de 2021 la exportadora chilena TUNICHE FRUITS LTDA. celebró un acuerdo comercial con la empresa extranjera SHENZHEN SHENG TAI HUAN YU SUPPLY CHAIN CO. LTD., domiciliada en China, cuyo objeto consistía en enviar y vender un cargamento de 1.441 cajas de cerezas frescas, las que serían comercializadas en destino, pagándose con ello el valor del producto al exportador. Añade que, con anterioridad al transporte, las cerezas fueron certificadas mediante exhaustivos procedimientos de control de calidad conforme a los usos generales de la industria, encontrándose en perfectas condiciones, y que adicionalmente el Servicio Agrícola y Ganadero realizó un control en origen respecto de la presencia de plagas y pudriciones en la fruta, emitiendo el correspondiente certificado fitosanitario de exportación.

Refiere que, para ejecutar dicho acuerdo comercial, la exportadora emitió la factura de referencia N° 1639, de fecha 21 de noviembre de 2021, y contrató al agente de carga ACOSTA Y AGUAYO SpA para que realizara el transporte, siendo puesta la carga a su disposición en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago. A su vez, el referido agente de carga habría contratado los servicios de las aerolíneas ETHIOPIAN AIRLINES ENTERPRISE y BRITISH AIRWAYS PLC, las que prestarían el servicio de transporte internacional aéreo de la mercadería desde su salida. En tal sentido, sostiene que la carga fue transportada en el vuelo N° ET3806 desde Santiago de Chile el 23 de noviembre de 2021; luego enviada en el vuelo de transbordo N° BA206 en Miami, Estados Unidos, el día 25 de noviembre de 2021; posteriormente trasladada en el tercer vuelo aéreo de transbordo N° BA1027 en Londres, Reino Unido, el



día 2 de diciembre de 2021; y finalmente llegada a Hong Kong, China, recién el día 3 de diciembre de 2021. De este modo, afirma que el tránsito aéreo completo se extendió por diez días, configurándose una travesía aérea una semana más larga de lo que usualmente habría debido demorar el viaje entre tales países.

Precisa que, conforme al consignatario y a los documentos de reserva de vuelos o booking emitidos por Acosta y Aguayo SpA, la fecha original de llegada de la carga a Hong Kong debía ser el 26 de noviembre de 2021, pero que el arribo efectivo se produjo recién el 3 de diciembre del mismo año, debido a cambios de vuelos efectuados por la compañía aérea, produciéndose así un retraso de siete días que afectó considerablemente a las cerezas atendida su naturaleza de producto perecible. Al efecto, indica que la Booking o Confirmación de Reserva N° 07143182101 contemplaba una salida estimada desde Santiago el día 22 de noviembre de 2021 a las 23:55 horas, con llegada estimada a Miami el 23 de noviembre de 2021 a las 08:30 horas; mientras que la Booking o Confirmación de Reserva N° 12599483495 contemplaba una salida estimada desde Miami el día 24 de noviembre de 2021 a las 18:00 horas, con llegada estimada a Hong Kong el día 26 de noviembre de 2021 a las 12:40 horas. Explica, asimismo, que ETD corresponde a Estimated Time of Departure y ETA a Estimated Time of Arrival.

Señala que, de acuerdo con la información de que dispone y según el respectivo aviso de daño y protesto enviado dentro de plazo, la carga habría permanecido varada en Londres desde el 25 de noviembre de 2021. Agrega que, si bien los hechos podrían indicar que la responsabilidad sería atribuible a BRITISH AIRWAYS PLC, por haber incumplido la fecha de entrega, debe considerarse el artículo 36 N° 3 del Convenio de Montreal, relativo al transporte sucesivo, así como el artículo 129 inciso tercero del Código Aeronáutico chileno, conforme al cual -según sostiene- todos los transportadores involucrados en el transporte de carga serían solidariamente responsables de la indemnización respectiva, sin perjuicio del derecho a repetir. Asimismo, hace presente que en los conocimientos aéreos o Air Waybill N° 071-43182101, relativo a Ethiopian Airlines, y N° 125-99483495, relativo a British Airways, se dejó constancia de la perecibilidad



del producto.

Expone luego que la exportadora TUNICHE FRUITS LTDA. y CARL SCHRÖTER GMBH & CO. KG celebraron un contrato de seguro destinado a transferir los riesgos que pudieran afectar a la mercadería durante el transporte aéreo. Añade que las demandadas se obligaron a transportar dicha mercancía y que, para tales efectos, fueron emitidos con fecha 22 de noviembre de 2021 los conocimientos aéreos AWB N° 071-43182101 y AWB N° 125-99483495, los que se encontrarían limpios y sin reservas, circunstancia que, a juicio de la actora, acreditaría el perfecto estado, cantidad y condición de la mercancía al momento de ser entregada en custodia a las demandadas. Indica, además, que dichos instrumentos contenían la observación del transportador sobre la naturaleza perecible de la carga, mediante la indicación “Perishable cargo”.

Sostiene que, pese a lo pactado, la mercancía arribó a su destino final en Hong Kong recién el día 3 de diciembre de 2021, es decir, con más de una semana de retraso, pudiendo el consignatario constatar al momento de la recepción que las cerezas se encontraban en un estado distinto al declarado por el exportador en los documentos de transporte, pues su calidad se habría visto disminuida producto del retraso de los vuelos, ocasionándose daños físicos en la fruta. Agrega que tal circunstancia fue oportunamente notificada a todas las empresas intervinientes, incluyendo a su representada. Indica que, una vez que la exportadora tomó conocimiento de lo ocurrido, notificó a CARL SCHRÖTER GMBH & CO. KG, quien designó a TEAMHEAD SURVEYORS LTD. como tercero independiente y empresa experta en inspecciones de carga fresca, con el objeto de evaluar el nivel y alcance del daño provocado por el retraso, atendido que las cajas de cerezas se encontraban aseguradas.

Agrega que dicha empresa realizó un informe final de inspección con fecha 5 de diciembre de 2021, dejando constancia de que el lote de cerezas presentaba altos niveles de defectos, tales como sensibilidad extrema, fermentación ligera, putrefacción, blandura, daños cosméticos evidentes, fracturas, magulladuras y condensación, entre otros, lo que habría provocado una disminución considerable de su valor e impedido cumplir



con las especificaciones del cliente. Refiere que, luego del estudio de los antecedentes, del ajuste de daños y del seguimiento de la información reunida desde los sitios web de los transportistas, se comprobó que los pallets de cerezas sufrieron daños debido a las múltiples reprogramaciones de vuelos realizadas, arribando finalmente la carga con una semana de retraso. Por ello, se habría determinado, sobre la base de los antecedentes proporcionados por la empresa inspectora, que la póliza cubría el siniestro y que el monto total del perjuicio sufrido por TUNICHE FRUITS LTDA. ascendía a USD 26.883.

Afirma que las cerezas no fueron diligentemente transportadas conforme a las condiciones informadas por el cliente y que permanecieron durante un período mayor al pactado en el AWB, retrasándose considerablemente la entrega, lo que hizo inviable que conservaran la buena condición en que la fruta había sido consolidada en origen por TUNICHE FRUITS LTDA. En consecuencia, sostiene que, debido a la mayor extensión del transporte aéreo, la fruta llegó a destino en mala condición, presentando deterioro y, en algunos casos, avanzado estado de pudrición, lo que obligó a su comercialización a un menor valor de mercado. Según indica, de la investigación realizada en Hong Kong por TEAMHEAD SURVEYORS LTD., el valor sano de la fruta a esa fecha era de 1.348.706 yuanes chinos, pero, debido a su condición desmejorada y deterioro, solo pudo venderse en 943.650 yuanes chinos, generándose una diferencia de 405.056 yuanes chinos, equivalentes a USD 63.512,78, aplicando la tasa de cambio CNY/USD de 0,1568 al 3 de diciembre de 2021. Sin perjuicio de ello, expresa que su representada, luego del análisis del siniestro, indemnizó al exportador solamente en la suma de USD 26.883, que es la cantidad demandada.

Señala que el monto de USD 26.883 fue aceptado y pagado íntegramente por su representada conforme constaría en la carta de subrogación de derechos acompañada, suma que, al tipo de cambio vigente a la fecha del certificado de paridad cambiaria, equivaldría a \$22.520.427, considerando un valor del dólar de \$837,72 al día 3 de diciembre de 2021. Por lo anterior, sostiene que su mandante se subrogó legalmente, en sentido amplio, en los derechos y acciones de TUNICHE FRUITS LTDA. y



SHENZHEN SHENG TAI HUAN YU SUPPLY CHAIN CO. LTD., por el hecho del pago del siniestro, y que cuenta con legitimación activa para reclamar el resarcimiento de los perjuicios en contra de las empresas ETHIOPIAN AIRLINES y BRITISH AIRWAYS, a quienes atribuye responsabilidad solidaria por el daño causado a la fruta con ocasión del retraso en el transporte aéreo y la entrega intempestiva.

## II. Fundamentos de derecho.

En cuanto al derecho, la demandante funda en primer lugar su acción en la subrogación de derechos. Indica que, en virtud del pago efectuado por su mandante al asegurado TUNICHE FRUITS LTDA., y por expresa disposición del artículo 534 del Código de Comercio y del artículo 1610 N° 5 del Código Civil, se subrogó legalmente, por el solo hecho del pago, en todos los derechos y acciones que dicha empresa tenía contra terceros debido al siniestro, especialmente en contra de ETHIOPIAN AIRLINES y BRITISH AIRWAYS. Añade que también habría operado la subrogación convencional del importador SHENZHEN SHENG TAI HUAN YU SUPPLY CHAIN CO. LTD., quien cedió los derechos que le correspondían, conforme al documento denominado *Assignment of Rights*, el que daría cuenta de la cesión de todos los eventuales derechos del consignatario hacia el exportador, quien a su vez otorgó todos los derechos a favor de la actora mediante carta de subrogación. Con ello, sostiene que la subrogación quedaría debidamente configurada tanto desde la perspectiva del exportador como del consignatario.

Respecto del contrato de transporte, de las obligaciones del transportista aéreo y de la responsabilidad solidaria, la actora afirma que reclama la responsabilidad de ETHIOPIAN AIRLINES y BRITISH AIRWAYS derivada del incumplimiento del contrato de transporte aéreo de las 1.441 cajas de cerezas con destino a Hong Kong, contrato del que darían cuenta, entre otros antecedentes, los AWB N° 071-43182101 y N° 125-99483495. Sostiene que las demandadas actuaron como transportistas de hecho y contractual, respectivamente. Agrega que el transporte de la mercancía se rige por el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, celebrado en Montreal el 28 de



mayo de 1999, ratificado por Chile y promulgado mediante Decreto N°56 del Ministerio de Relaciones Exteriores, por tratarse -según expresa- de un transporte aéreo internacional. Invoca, entre otras normas, los artículos 1, 14, 18 y 19 del referido Convenio, señalando que el transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de la carga, por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo, comprendiendo este el período durante el cual la carga se encuentra bajo su custodia, así como también del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de carga.

Añade que, tanto para el procedimiento de inspección como para la cobranza extrajudicial, las demandadas no habrían dado razón o explicación alguna por la reprogramación de los vuelos, lo que a juicio de la actora implicaría un grave incumplimiento injustificado de sus obligaciones esenciales y naturales, consistentes en entregar la carga en destino en tiempo y forma. Señala que en los AWB se identificó expresa y claramente la mercancía transportada por ambas aerolíneas, dejando a la vista las condiciones en que debía ser transportada para conservar el estado de las cerezas. De ese modo, afirma que los transportistas tomaron conocimiento de la naturaleza de la mercancía, no obligándose a transportar simples bultos o carga genérica, sino 1.441 cajas de cerezas, con un peso bruto de 6.946 kilogramos. Invoca, además, los artículos 39, 40 y 41 del Convenio de Montreal, relativos al transportista de hecho y contractual, y el artículo 129 del Código Aeronáutico chileno, conforme al cual todos los transportadores involucrados en el transporte de carga serían solidariamente responsables de la indemnización respectiva. Asimismo, invoca el artículo 36 N° 3 del Convenio de Montreal, relativo al transporte sucesivo, para sostener que los transportistas serían solidariamente responsables ante el pasajero, expedidor o destinatario.

Concluye que, conforme al Convenio de Montreal y al Código Aeronáutico, ETHIOPIAN AIRLINES y BRITISH AIRWAYS deben ser condenadas solidariamente al pago de los perjuicios causados por su incumplimiento, toda vez que la carga arribó a destino fuera del plazo pactado, perjudicándose la calidad del producto y, por ende, su valor de venta. En sus conclusiones, reitera que la razón objetiva del daño causado a



la mercadería fue el mal manejo de la gestión destinada a mantener la programación de los vuelos conforme a la reserva realizada con el transportista contractual, lo que produjo que la fruta llegara a destino con daños que afectaron su precio de comercialización, ocasionando un perjuicio patrimonial ascendente a USD 26.883, correspondiente al monto indemnizatorio pagado a la exportadora, equivalente a \$22.520.427, según el tipo de cambio del dólar de \$837,72 al 3 de diciembre de 2021.

En cuanto a su petitorio, solicita acoger la acción y condenar solidariamente a las demandadas al pago de la suma de CLP 22.520.427.- (veintidós millones quinientos veinte mil cuatrocientos veintisiete pesos) según el valor tipo cambio del dólar de CLP \$837,72.- al día 03 de diciembre de 2021, por concepto de daño emergente, más los reajustes e intereses que correspondan desde la fecha en que se incumplió el contrato de transporte aéreo o desde el día que este Tribunal estime pertinente y hasta la fecha de pago efectivo, o la suma que el Tribunal estime de derecho fijar de acuerdo al mérito de autos. El pago de esta suma de dinero podrá ser ordenado a pagar a criterio del tribunal ya sea en moneda nacional o en su equivalente en moneda extranjera USD 26.883.- (Veintiséis mil ochocientos ochenta y tres dólares) al momento del pago efectivo, todo lo anterior con expresa condenación en costas.

### **III. Demanda subsidiaria por responsabilidad extracontractual.**

En el primer otrosí, y en subsidio de la acción principal, para el evento de que se desestimare en todo o parte la acción indemnizatoria por falta de vínculo contractual, la demandante interpone demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual en contra de ETHIOPIAN AIRLINES ENTERPRISE y BRITISH AIRWAYS PLC, ya individualizadas. En cuanto a los hechos, se remite íntegramente a lo expuesto en la demanda principal, señalando que los antecedentes fácticos de los cuales fluye la responsabilidad civil extracontractual son los mismos, siendo distinta únicamente la calificación jurídica que pueda otorgárseles.

Afirma que resulta incuestionable la responsabilidad extracontractual de las demandadas, derivada de la negligente custodia ejercida sobre la carga que les fue entregada para su transporte y conservación, debiendo



declararse así conforme a los artículos 2314, 2316 y 2329 del Código Civil. Sostiene que concurren todos los requisitos copulativos de la responsabilidad aquiliana, esto es, capacidad, hecho ilícito, daño, relación de causalidad entre el hecho ilícito y el daño, y ausencia de causales de exención de responsabilidad. Agrega que la doctrina ha reconocido que tanto el incumplimiento contractual como el ilícito no contractual son fuentes de responsabilidad civil, y que la víctima debe ser dejada en el mismo estado en que se encontraba con anterioridad al hecho dañoso.

En lo relativo a la capacidad extracontractual de las demandadas, indica que para que exista responsabilidad aquiliana es necesario que el hecho ilícito pueda imputarse a su autor y que, no discutiéndose en nuestro derecho la responsabilidad civil de las personas jurídicas, conforme a los artículos 58 del Código Procesal Penal y 545 del Código Civil, las demandadas deben responder del daño causado. En cuanto al hecho ilícito, señala que este consistió en no haber adoptado las medidas necesarias para el debido cuidado del cargamento, ejecutándose el transporte con falta de diligencia y sin desplegar acción alguna en resguardo de sus obligaciones para satisfacer el traslado indemne de la carga, lo que evidenciaría la falta de diligencia debida. Por ello, sostiene que ambas demandadas actuaron con culpa y son autoras de un cuasidelito civil.

Respecto del daño, afirma que el valor total de los perjuicios sufridos por el embarcador como consecuencia de los daños sufridos por la mercancía ascendió a USD 26.883, equivalentes a \$22.520.427, conforme al tipo de cambio del dólar de \$837,72 al 3 de diciembre de 2021. En cuanto a la relación de causalidad, sostiene que, en virtud del incumplimiento de la obligación de custodia y cuidado de los porteadores, la carga sufrió un daño, y que, de haberse cumplido correctamente dicha obligación, las mercancías no habrían sufrido menoscabo ni se habría provocado perjuicio alguno a su representada, ni habría sido procedente el desembolso efectuado por concepto de indemnización.

En cuanto a la solidaridad, reitera la invocación del artículo 36 N°3 del Convenio de Montreal y del artículo 129 inciso tercero del Código Aeronáutico chileno, afirmando que todos los transportadores involucrados



en el transporte de carga son solidariamente responsables de la indemnización respectiva, sin perjuicio del derecho a repetir. Agrega que ambas demandadas se encontrarían impedidas de liberarse de responsabilidad civil con el argumento de que el daño fue culpa exclusiva de las aerolíneas o de quienes actuaron como agentes o mandatarios de ellas, invocando al efecto los artículos 1590 y 1679 del Código Civil, conforme a los cuales en el hecho o culpa de los deudores se comprende el hecho o culpa de las personas por quienes fueren responsables.

Finalmente, en el petitorio, solicita acoger a tramitación la demanda de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual y, en idénticos términos a lo principal, la condena al pago de la suma de USD 26.883 a las demandadas, lo cual se tendrá por reproducido en esta parte, por razones de economía procesal.

**A folio 12**, consta la notificación personal de la demanda a don Cristóbal Huidobro C., en representación de **ETHIOPIAN AIRLINES ENTERPRISE**, efectuada con fecha 24 de noviembre de 2023;

**A folio 18**, consta la notificación personal de la demanda a doña Carmen Moreira Lage, en representación de **BRITISH AIRWAYS P.L.C.**, efectuada con fecha 03 de enero de 2024; **a folio 34**, se notifica expresamente de la demanda subsanada.

**A folio 34**, comparece **RODRIGO HANANÍAS CASTILLO**, abogado, en representación de **BRITISH AIRWAYS P.L.C.**, quien contesta la demanda, solicitando su rechazo, con costas.

En primer término, la demandada expone el marco jurídico que, a su juicio, resulta aplicable al caso, señalando que la responsabilidad civil discutida en autos debe regirse por el **Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional de 28 de mayo de 1999**, denominado por la compareciente como **Convenio de Montreal**, tratado ratificado por Chile y vigente en el ordenamiento nacional. Indica que la aplicación de dicho instrumento deriva del carácter internacional del transporte aéreo que motiva el juicio, toda vez que comprendió Estados parte del referido Convenio, particularmente Estados Unidos de América, de manera que, conforme a su artículo 1, su aplicación



es obligatoria.

Luego, en cuanto a los hechos que reconoce como efectivos, señala que British Airways es una compañía aérea inglesa dedicada al transporte de pasajeros y carga, que actualmente mantiene vuelos entre Santiago y Londres, pero que, al momento de los hechos materia del juicio, no operaba hacia ni desde Chile. Agrega que, según da cuenta la carta de porte aéreo o AWB N° 125-99483495, la expedidora o cargadora TUNICHE FRUITS LTDA., empresa chilena, celebró un contrato de transporte aéreo internacional con British Airways, cuyo objeto fue transportar, en noviembre de 2021, desde Miami a Hong Kong, con tránsito en Londres, un cargamento de cerezas con peso bruto de 6.946 kilogramos, destinado a la empresa china SHENZHEN SHENG TAI HUAN YU SUPPLY CHAIN CO. Asimismo, reconoce que dicha AWB fue extendida en Miami, Estados Unidos de América, y que en la celebración del contrato intervino como intermediaria la agencia de carga estadounidense denominada **Elle Logistics, Inc.**

Sin perjuicio de lo anterior, la demandada controvierte todos los demás hechos expuestos en la demanda. En particular, niega que haya existido un contrato de seguro entre Carl Schröter y Tuniche Fruits Ltda.; que la demandante haya pagado una indemnización a esta última; que British Airways se haya obligado a efectuar un vuelo directo entre Miami y Hong Kong; que British Airways haya sido transportista contractual y Ethiopian Airlines transportista de hecho en el vuelo Santiago–Miami; que British Airways haya celebrado un contrato de transporte aéreo sucesivo; que las cerezas hayan estado en buen estado en Miami y en mal estado al entregarse en destino; que haya incurrido en retraso negligente; que dicho retraso haya ocasionado el daño reclamado; que se hubiere obligado a refrigerar las cerezas; que se hayan producido los perjuicios demandados; y que se haya formulado protesta a British Airways por los supuestos daños a la fruta.

### **I. Excepción de incompetencia absoluta.**

Como primera excepción o defensa, opone **incompetencia absoluta del tribunal para conocer de la acción deducida en contra de la**



**agencia chilena de British Airways.** Sostiene que el tribunal carece de jurisdicción y, por consiguiente, es absolutamente incompetente para conocer de una acción interpuesta por una compañía de seguros alemana en contra de la agencia en Chile de British Airways. Explica que, en los hechos que originan el conflicto, existieron dos contratos de transporte aéreo autónomos e independientes, cada uno con su propia carta de porte aéreo y empresa intermediaria: uno para la ruta Santiago–Miami, a cargo de Ethiopian Airlines Enterprise, y otro, separado, para la ruta Miami–Hong Kong, a cargo de British Airways. Afirma que ambos contratos no fueron considerados por British Airways como una sola operación, lo que se demostraría porque no se extendió una sola carta de porte aéreo.

Precisa que su representada corresponde a una agencia, sucursal u oficina de representación en Chile de la compañía aérea inglesa British Airways PLC. Sin embargo, aclara que la controversia no dice relación con la capacidad de dicha agencia para contestar demandas, como lo señalara la resolución de este Tribunal que rechazó la correspondiente excepción de incompetencia, a folio 22 del cuaderno de excepciones dilatorias; sino que dice relación con la determinación del tribunal del país ante el cual puede entablarse la acción.

Al efecto, invoca el artículo 33 N° 1 del Convenio de Montreal, conforme al cual una acción indemnizatoria debe iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados parte, ya sea ante el tribunal del domicilio del transportista, el de su oficina principal, el del lugar en que tenga una oficina por cuyo conducto se haya celebrado el contrato, o el del lugar de destino.

A partir de dicha norma, sostiene que ninguno de los foros habilitantes conduce a la competencia de los tribunales chilenos respecto de British Airways. En particular, indica que la oficina o agencia en Chile no intervino en la celebración del contrato de transporte invocado, pues el itinerario correspondiente a British Airways no involucró a Chile, sino la ruta Miami–Hong Kong, con tránsito en Londres. Añade que los servicios de transporte de British Airways fueron contratados por la agencia estadounidense Elle Logistics, sin intervención de la agencia chilena; que



esta última no figura en la carta de porte aéreo ni en su domicilio; que no efectuó gestión alguna; que no recibió pagos por el transporte; y que todas las interacciones relacionadas con el contrato se realizaron con British Airways en Estados Unidos o con su casa matriz, no con la agencia chilena.

En cuanto a la expresión “domicilio del transportista” contenida en el artículo 33 N° 1 del Convenio de Montreal, distingue entre una interpretación amplia, basada en la legislación interna y en las reglas nacionales de competencia, y una interpretación autónoma, fundada exclusivamente en el tratado. Defiende esta última, por estimar que una lectura amplia tornaría inútiles las restantes hipótesis de jurisdicción previstas en la norma, pues bastaría la existencia de cualquier oficina o domicilio local para demandar al transportista, aunque el contrato no se hubiese celebrado por su conducto. Por ello, sostiene que el “domicilio del transportista” debe entenderse referido al domicilio de la casa matriz, que en este caso sería el Reino Unido, tal como constaría en la carta de porte aéreo.

Agrega que las reglas de jurisdicción del Convenio de Montreal son imperativas y excluyentes, invocando los artículos 29 y 49 del mismo instrumento, de los que desprende que toda acción indemnizatoria en materia de transporte aéreo debe sujetarse a las condiciones y límites del Convenio, y que serían nulas las cláusulas o acuerdos destinados a modificar sus reglas de jurisdicción. En tal sentido, afirma que el tribunal carece de competencia para conocer de la acción en contra de British Airways, incluso si las partes hubieren pactado someterse a los tribunales chilenos, cuestión que, en todo caso, tampoco habría ocurrido.

La demandada también critica la resolución que rechazó su excepción dilatoria de incompetencia absoluta, señalando que dicho pronunciamiento se habría fundado equivocadamente en la supuesta capacidad de la agencia chilena para ser emplazada y contestar demandas, cuestión que, a su juicio, no era el punto discutido. Sostiene que lo debatido no era la aptitud procesal de la agencia, sino la jurisdicción del tribunal chileno conforme a los foros taxativos del Convenio de Montreal. Concluye, por tanto, que el tribunal carecería de jurisdicción y sería absolutamente incompetente para



conocer de la acción deducida en contra de la agencia chilena de British Airways.

## **II. Improcedencia de solidaridad.**

Como segunda defensa, alega que la acción intentada resulta equivocada en construir la supuesta solidaridad entre las demandadas. Señala que la demanda incurre en una confusión fundamental, pues los hechos darían cuenta de contratos de transporte aéreo autónomos, de manera que el tramo Santiago–Miami, a cargo de Ethiopian Airlines, no tendría relación con el tramo Miami–Hong Kong, a cargo de British Airways. A su juicio, la demandante habría incluido a Ethiopian Airlines para asegurar el foro chileno, intentando construir una solidaridad inexistente entre ambas aerolíneas.

Explica que la actora pretende unificar contratos independientes mediante una calificación jurídica que estima irreal, al sostener que Ethiopian Airlines y British Airways actuaron, respectivamente, como transportista de hecho y transportista contractual. Señala que dicha figura está regulada en los artículos 39 a 48 del Convenio de Montreal y exige que el transportista de hecho actúe en virtud de autorización dada por el transportista contractual. De este modo, indica que, conforme a la tesis de la demandante, British Airways habría autorizado a Ethiopian Airlines a volar entre Santiago y Miami, lo que califica como carente de sustento, pues si Ethiopian efectuó dicho tramo fue porque el cargador o expedidor la contrató para ello, y no porque British Airways le otorgara autorización. Añade que no existirían acuerdos de cooperación de esa naturaleza entre ambas aerolíneas.

En consecuencia, sostiene que no resultan aplicables ni las normas del Convenio de Montreal sobre transportista contractual y transportista de hecho, ni el artículo 129 del Código Aeronáutico. Agrega que tampoco concurre la hipótesis de transporte sucesivo del artículo 36 del Convenio de Montreal, puesto que el artículo 1 N° 3 de dicho tratado exige que el transporte efectuado por varios transportistas sea considerado por las partes como una sola operación. Indica que British Airways jamás consideró que su vuelo Miami–Hong Kong formara una sola operación con el vuelo



previo de Ethiopian Airlines; que las partes no convinieron un contrato sucesivo; y que, de haberlo hecho, se habría emitido una sola guía aérea y habría intervenido una misma empresa intermediaria, situaciones que, según afirma, no concurren en autos.

Añade que la actora efectúa calificaciones jurídicas incompatibles al invocar simultáneamente la figura del transportista de hecho y la del transporte sucesivo, pese a que el artículo 39 del Convenio de Montreal, al regular el transportista de hecho, excluye expresamente al transportista sucesivo respecto de esa parte del transporte. Por todo ello, concluye que no existe la solidaridad en que se funda la demanda, lo que constituiría un motivo central para rechazar la acción en contra de British Airways.

### **III. Falta de protesta.**

Como tercera defensa, aduce la **falta de protesta a British Airways**. Señala que no se elevó protesta a su representada por los supuestos daños, razón por la cual toda eventual responsabilidad civil se habría extinguido. Invoca el artículo 31 N° 2 y N° 4 del Convenio de Montreal, conforme al cual, en caso de avería, el destinatario debe presentar protesta inmediatamente después de advertida y, a más tardar, dentro de catorce días para la carga, y en caso de retraso, dentro de veintiún días desde que la carga fue puesta a disposición, estableciendo además que, a falta de protesta dentro de los plazos señalados, todas las acciones contra el transportista serán inadmisibles, salvo fraude de su parte.

Afirma que, habiendo existido -según la propia demanda- un supuesto retraso y una avería consistente en la disminución de la vida útil de las cerezas y su comercialización a menor valor, la actora debía cumplir con el requisito legal de protesta respecto de British Airways. Agrega que el objetivo de la protesta es permitir al transportista indagar oportunamente lo ocurrido y reunir antecedentes para su defensa, razón por la cual debe contener ciertos elementos mínimos, tales como la singularización de la mercancía, del daño, del hecho generador -retraso o avería- y del número de carta de porte o AWB correspondiente.

Añade que, aun si la demandante demostrara haber formulado protesta únicamente a Ethiopian Airlines, ello no podría extenderse a British



Airways, puesto que tal extensión solo tendría cabida en el régimen de transportista contractual y transportista de hecho, conforme al artículo 42 del Convenio de Montreal, norma que califica como excepcional y no aplicable por analogía al transporte sucesivo ni, menos aún, a dos contratos de transporte aéreo autónomos como los que, según sostiene, concurren en la especie.

Como cuarta excepción o defensa, alega la **improcedencia de los intereses** solicitados por la actora. Indica que en el petitorio de la demanda se reclama el pago de intereses desde la fecha en que se habría incumplido el contrato, pretensión que estima improcedente por no existir norma legal que sirva de base para condenar a su representada al pago de intereses en esos términos. Señala que no resultaría aplicable la Ley N° 18.010 sobre operaciones de crédito de dinero, ni tampoco el artículo 1559 del Código Civil, pues este regularía los intereses como indemnización moratoria respecto de obligaciones de dinero originarias, y no respecto de obligaciones derivadas de una eventual sentencia condenatoria.

Agrega que la obligación original de British Airways habría sido una obligación de hacer, consistente en trasladar mercancías, y que solo de modo eventual y derivado podría transformarse en una obligación de pagar dinero, en caso de dictarse sentencia condenatoria firme. Por ello, sostiene que, si llegare a condenarse al pago de intereses, estos no podrían computarse desde la fecha del supuesto incumplimiento ni desde la notificación de la demanda, sino, en todo caso, desde que el fallo condenatorio quede firme o ejecutoriado, pues con anterioridad no existiría obligación dineraria exigible ni mora en el pago de suma alguna. En mérito de lo expuesto, solicita en el petitorio del primer otrosí que se tenga por contestada la demanda principal y que, en definitiva, sea rechazada en todas sus partes, con costas.

**En el segundo otrosí**, contesta la demanda subsidiaria de responsabilidad civil extracontractual deducida en contra de su representada, solicitando igualmente su total rechazo, con costas. Para ello, reproduce los argumentos vertidos respecto de la demanda principal, en lo que fueren pertinentes, y agrega que British Airways, como transportista



aéreo, tiene derecho a acogerse al régimen imperativo de responsabilidad civil establecido por el Convenio de Montreal de 1999, el cual, según sostiene, trasciende la clasificación chilena entre responsabilidad contractual y extracontractual. Afirma que el Estado de Chile se obligó, mediante dicho tratado internacional, a que toda eventual condena civil contra un transportista aéreo se ajuste a las condiciones y límites previstos en ese instrumento, y no a las legislaciones particulares de cada Estado.

Finalmente, sostiene que una demanda fundada en la infracción de un contrato no puede intentarse, siquiera en subsidio, como acción aquiliana, citando jurisprudencia de la Corte Suprema en cuanto habría señalado que, si el fundamento de la demanda es la responsabilidad contractual, no procede dirigir al mismo tiempo acción por responsabilidad extracontractual o delictual nacida de los mismos hechos. En consecuencia, solicita tener por contestada la demanda subsidiaria de responsabilidad civil extracontractual y rechazarla en todas sus partes, con costas.

**A folio 37**, comparecen Marta Arias Cuevas y Francisca Soto Capó, abogadas, en representación de **ETHIOPIAN AIRLINES GROUP**, quienes contestan la demanda, solicitando su rechazo, con costas.

En primer término, afirma que **no existe solidaridad entre las demandadas**, toda vez que se estaría frente a dos operaciones distintas, consistentes en dos contratos de transporte aéreo autónomos e independientes, cada uno con su propia carta de porte aéreo y empresa intermediadora: uno para la ruta Santiago–Miami, contratado con Ethiopian Airlines Enterprise, y otro para la ruta Miami–Hong Kong, contratado separadamente con British Airways.

En segundo lugar, alega que **no se realizó reclamo oportuno**, puesto que no existiría protesta por deterioro de la fruta dirigida a su representada, lo que, conforme al artículo 31 del Convenio de Montreal, determinaría la inadmisibilidad de las acciones contra el transportista. En tercer término, sostiene que **no concurren los requisitos de la responsabilidad contractual**, pues Ethiopian no habría incurrido en incumplimiento, habría actuado con la debida diligencia, no existiría culpa o dolo, ni relación causal entre su conducta y el daño reclamado.



Finalmente, imputa a la demanda una falta de precisión en cuanto al hecho específico que vincularía a Ethiopian con los daños alegados, al porcentaje de fruta afectada y a los antecedentes necesarios para determinar una eventual responsabilidad indemnizatoria.

A continuación, Ethiopian niega y controvierte todos y cada uno de los hechos descritos en la demanda, así como la calificación jurídica efectuada por la actora, sosteniendo que corresponde a esta última acreditar los presupuestos de las acciones intentadas conforme al artículo 1698 del Código Civil.

### **I. Falta de solidaridad.**

Como primera defensa, opone la **inexistencia de solidaridad entre las demandadas**. Señala que la actora habría invocado el artículo 129 inciso tercero del Código Aeronáutico chileno para afirmar que todos los transportadores involucrados en el transporte de carga serían solidariamente responsables de la indemnización, sin perjuicio del derecho a repetir. Sin embargo, Ethiopian sostiene que dicha norma no resulta aplicable al caso, pues el transporte discutido tendría carácter internacional y, por principio de especialidad, se regiría por el **Convenio de Montreal**, no por el Código Aeronáutico.

Explica que el referido Convenio se aplica a todo transporte internacional cuando el punto de partida y el punto de destino se sitúan en territorios de dos Estados Partes, haya o no interrupción o transbordo, y que en el caso de Ethiopian el transporte habría consistido en el traslado de mercadería desde Santiago de Chile hasta Miami, Estados Unidos, configurándose precisamente un transporte internacional.

En apoyo de lo anterior, invoca un informe de la Asesoría Técnica Parlamentaria relativo a la regulación de servicios de compañías aéreas en Chile, del cual desprende que, tratándose de vuelos internacionales, el régimen de responsabilidad aplicable corresponde a los tratados ratificados por Chile, especialmente el Convenio de Montreal.

Luego, la demandada analiza el artículo 36 del Convenio de Montreal, relativo al transporte efectuado por varios transportistas sucesivamente, y el artículo 1 N° 3 del mismo instrumento, conforme al cual



el transporte realizado por varios transportistas sucesivos constituirá un solo transporte cuando las partes lo hayan considerado como una sola operación. Sobre esta base, sostiene que en autos no existiría transporte sucesivo ni operación única, sino contratos de transporte aéreo autónomos e independientes. Afirma que el vuelo Santiago–Miami, operado por Ethiopian, no tendría relación con el vuelo Miami–Hong Kong, operado por British Airways, y que jamás las partes habrían considerado tales tramos como una sola operación.

Agrega que la actora intentaría forzar la unificación de ambos contratos mediante una calificación jurídica improcedente, al sostener que Ethiopian y British Airways actuaron como transportista de hecho y transportista contractual, respectivamente. Ethiopian controvierte tal afirmación señalando que la figura del transportista contractual y del transportista de hecho, regulada en los artículos 39 a 48 del Convenio de Montreal, exige que el transportista de hecho actúe en virtud de autorización dada por el transportista contractual, cuestión que no ocurrió, precisando que entre ambas aerolíneas no existen acuerdos de cooperación de esa naturaleza. Indica que, de haber existido un contrato sucesivo o una operación única, se habría emitido una sola guía aérea y habría intervenido una misma empresa intermediaria, circunstancias que no se verifican en el caso. Por el contrario, afirma que existen dos “Air Waybill”, una suscrita con Ethiopian y otra con British Airways, lo que confirmaría la existencia de contratos independientes.

Por último, en esta materia, Ethiopian sostiene que la actora confunde y mezcla normas incompatibles, puesto que la figura del transportista de hecho sería residual y, conforme al artículo 39 del Convenio de Montreal, no puede operar respecto de un transportista sucesivo. A su juicio, la demandante invoca ambas categorías con el objeto de construir una responsabilidad solidaria inexistente y obtener una indemnización de Ethiopian por daños que la propia demanda reconocería como no atribuibles al actuar de su representada. En consecuencia, afirma que no existe la solidaridad que sirve de fundamento a la acción, lo que constituiría, junto con la falta de protesta, una razón suficiente para rechazar la demanda en contra de Ethiopian.



## II. Falta de protesta.

Como segunda defensa, Ethiopian solicita que la demanda sea declarada inadmisibile por **falta de protesta oportuna**, alegando, además, que dicha omisión implicaría falta de legitimación activa de la actora. Expone que la demanda sostiene la existencia de un aviso de daño y protesto enviado dentro de plazo, pero afirma que dicho aviso jamás fue recibido por Ethiopian. Sostiene que no existe protesta de ningún tipo asociada a la carta de porte o documento de embarque AWB N° 071-43182101, por lo que la acción debería declararse inadmisibile. Añade que resulta llamativo que la demandante no haya acompañado copia de la supuesta protesta, pese a que Ethiopian ya había sostenido en su escrito de excepciones dilatorias que no tuvo noticia de reclamo alguno respecto de la carga de cerezas.

Agrega que la demanda tampoco especifica el contenido de la supuesta protesta, ni aclara si la reclamación se dirigió a Ethiopian, a British Airways, a ambas o solo a una de ellas. A juicio de la demandada, las afirmaciones de la actora serían insuficientes, pues no se indica a quién se dio aviso, por qué medio ni en qué fecha. Afirma, por tanto, que la protesta jamás fue realizada a Ethiopian, y que su falta determina la inadmisibilidat de la demanda conforme al artículo 31 del Convenio de Montreal.

## III. Defensa de fondo.

Como tercera defensa, Ethiopian alega que **no concurren los requisitos de la responsabilidad contractual**. Expone que para que proceda la indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual se requiere incumplimiento de una obligación contractual, perjuicios, imputabilidad del incumplimiento a culpa o dolo del deudor, relación de causalidad entre el incumplimiento y los perjuicios, y constitución en mora. Sostiene que ninguno de estos presupuestos concurre respecto de su representada.

En cuanto al incumplimiento, afirma que no es efectivo que Ethiopian haya incumplido sus obligaciones derivadas del contrato de transporte de la carga de cerezas. Hace presente que la propia demandante reconocería en su demanda que los hechos eventualmente generadores de responsabilidad



serían atribuibles más bien a British Airways, por cuanto el retraso se habría producido en los tramos posteriores; y que buscaría imputar responsabilidad a Ethiopian únicamente para forzar una supuesta solidaridad que no existe. Afirma que dio íntegro y oportuno cumplimiento a todas sus obligaciones contractuales, consistentes en transportar la carga desde Santiago de Chile a Miami, Estados Unidos, cumpliendo con lo encomendado en tiempo y forma. En consecuencia, sostiene que tampoco concurre el requisito de la mora.

Respecto de la imputabilidad, señala que no existió culpa ni dolo por parte de Ethiopian. Explica que, al no existir incumplimiento, tampoco puede configurarse un actuar doloso o negligente.

En relación con los perjuicios, Ethiopian niega que la demandante haya sufrido daños indemnizables atribuibles a un supuesto incumplimiento de su parte, y que aquella no acompañó antecedentes que permitan conocer las bases o criterios objetivos para determinar con precisión el daño alegado.

Por último, respecto del nexo causal, Ethiopian alega la inexistencia de relación causal entre la conducta imputada a su representada y los daños reclamados. Reitera que cumplió fielmente el contrato de transporte asumido, por lo que cualquier daño que eventualmente hubiera sufrido la mercadería producto del retraso en la entrega tendría su origen en los vuelos posteriores y escaparía de su esfera de control y cuidado. Añade que, al no ser aplicable la responsabilidad solidaria, no basta con que la actora pruebe un supuesto daño de la mercadería, sino que debe acreditar que dicho daño es imputable a Ethiopian y que se produjo durante el transporte realizado por esta.

Debido a todo lo expuesto, Ethiopian solicita que se tenga por contestada la demanda principal dentro de plazo y que, en definitiva, se rechace íntegramente, con expresa y ejemplificadora condena en costas, por no existir motivo plausible para litigar en contra de su representada.

#### **IV. Contesta demanda subsidiaria.**

En el otrosí, Ethiopian contesta la demanda subsidiaria de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual, solicitando también su íntegro rechazo, con costas.



Señala en primer lugar que, para que exista responsabilidad en el transporte aéreo internacional regido por el Convenio de Montreal, es condición necesaria la existencia de un contrato de transporte, por lo que, existiendo en la especie un contrato de esa naturaleza, queda excluida la responsabilidad extracontractual de Ethiopian, resultando improcedente la acción.

Para el caso de que el tribunal estimare procedente dicha responsabilidad, solicita que la demanda subsidiaria se tenga por contestada en virtud de los mismos hechos y fundamentos de derecho expuestos en lo principal de su presentación. En consecuencia, pide tener por contestada la demanda subsidiaria de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual y rechazarla íntegramente, con expresa y ejemplificadora condena en costas.

**A folio 44**, consta la celebración de la audiencia de conciliación, que no prosperó.

**A folio 45**, se recibió la causa a prueba, complementándose y fijándose en forma definitiva a folio **59**.

**A folio 110**, se citó a las partes a oír sentencia.

## **CONSIDERANDO:**

### **I. EN CUANTO A LAS OBJECIONES DE DOCUMENTOS:**

**PRIMERO:** Que, a folio 74, con fecha 01 de septiembre de 2025, la demandada **British Airways** objetó los documentos acompañados por la demandante a folio 65, correspondientes a los números 2, 7 y 8, consistentes, respectivamente, en la carta de porte aéreo 125-99483495, el aviso a British Airways, y el informe de inspección de CNINSURANCE, alegando que tales documentos serían falsos.

**SEGUNDO:** Que, cabe recordar que los documentos fueron acompañados con citación, de conformidad con las reglas generales de los artículos 342 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, correspondiendo distinguir entre la impugnación propiamente documental -relativa a la autenticidad, integridad o falsedad material del instrumento- y las alegaciones dirigidas a restarle eficacia, suficiencia, o aptitud probatoria



para acreditar los hechos controvertidos. Estas últimas, por regla general, no constituyen una objeción documental en sentido estricto, sino argumentos propios de la valoración de la prueba, que deben ser ponderados al resolver el fondo del asunto.

En este sentido, la sola circunstancia de que un instrumento no emane directamente de British Airways PLC, o que ésta estime que no le resulta oponible, no basta por sí misma para excluirlo del proceso ni para privarlo anticipadamente de todo valor, pues aquello dice relación, principalmente, con el mérito que el tribunal deberá reconocerle al momento de apreciar la prueba rendida. En efecto, tratándose de documentos privados, emanados de terceros o de instrumentos vinculados a la cadena documental del transporte, su eficacia no queda determinada exclusivamente por su origen formal, sino también por su conexión con los demás antecedentes del proceso, su coherencia interna, la existencia de corroboración externa y la finalidad para la cual fueron acompañados.

En particular, sobre la guía aérea N°125-99483495, British Airways sostiene que sería falso, por cuanto aparecería suscrito por la agencia Acosta y Aguayo, la que no habría actuado como agente de British Airways ni contado con facultades para ello, agregando que no sería efectivo que su representada se hubiere obligado a trasladar la mercancía desde Santiago. Sin embargo, de la propia documentación incorporada al proceso fluye que la carta de porte aérea N°125-99483495 aparece emitida por British Airways P.L.C., con aeropuerto de salida Miami y destino Hong Kong, consignando como agente del transportista emisor a Elle Logistics, Miami, y refiriendo en su información de manejo, carga en tránsito desde SCL, asociada al AWB 071-43182101, con destino final HKG.

En este sentido, la objeción de British Airways se dirige a precisar qué obligación contractual asumió, desde qué lugar, por conducto de qué agente y dentro de qué tramo del transporte, materias todas que forman parte del fondo de la controversia y que deberán ser apreciadas al resolver la existencia, extensión y modalidad del contrato de transporte invocado; no configurando su objeción una falsedad documental en sentido procesal. Por ello, es que se rechazará la objeción documental de British Airways, de folio



74.

**TERCERO:** Que, asimismo, corresponde pronunciarse sobre la objeción documental deducida a folio 75, por **Ethiopian Airlines Group**, respecto de los documentos acompañados por la parte demandante a folio 65, en particular aquellos signados con los números 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 y 19. La demandada funda su impugnación, en lo sustancial, en que se trataría de instrumentos privados emanados de terceros, no reconocidos en juicio, cuya autenticidad, integridad, fecha, procedencia y veracidad no constarían acreditadas; agregando, respecto de algunos de ellos, deficiencias específicas, como la falta de firma, timbre o elementos de individualización, o discrepancias entre la denominación del documento ofrecido y aquel materialmente acompañado.

**CUARTO:** Que, sin embargo, las alegaciones formuladas por Ethiopian no configuran, en términos generales, una objeción documental propiamente tal que justifique excluir los instrumentos del proceso o privarlos anticipadamente de todo valor probatorio. En efecto, el hecho de tratarse de documentos privados emanados de terceros no determina, por sí solo, su inadmisibilidad ni impide su incorporación al acervo probatorio, sino que incide en la fuerza de convicción que podrá atribuírseles al momento de valorar la prueba conforme a las normas aplicables. Tales materias corresponden al examen de fondo de la controversia, y serán apreciadas en la parte considerativa de esta sentencia, no correspondiendo su exclusión por la vía de la objeción documental; por ende, siendo las causales de objeción de carácter objetivo y no concurriendo en la especie las mismas, la objeción será rechazada.

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

**QUINTO:** Que, con fecha 26 de octubre de 2023, **CARL SCHRÖTER GMBH & CO. KG**, interpuso demanda de indemnización de perjuicios por incumplimiento de contrato de transporte aéreo en contra de **ETHIOPIAN AIRLINES ENTERPRISE** y en contra de **BRITISH AIRWAYS PLC**, con la finalidad de se les condene de forma solidaria al pago de \$22.520.427, o la suma que este Tribunal determine en derecho,



por la responsabilidad civil que les cabe a las demandadas, en los términos que expone en su libelo con costas.

Funda su pretensión en los argumentos ya explicitados en la expositiva, que por economía procesal, se tienen por reproducidos para todo efecto legal.

**SEXTO:** Que, las demandadas contestaron la demanda solicitando su rechazo, con los fundamentos ya reseñados en la parte expositiva, que por economía procesal, se tienen por reproducidos para todo efecto legal.

**SÉPTIMO:** Que, con el objeto de justificar sus dichos la demandante rindió la siguiente prueba:

**Instrumental. A folio 65:** 1. Guía aérea o Air Waybill N° 071-43182101, emitida por Ethiopian Airlines con fecha 22 de noviembre de 2021, en idioma original; 2. Guía aérea o Air Waybill N° 125-99483495, emitida por Ethiopian Airlines con fecha 22 de noviembre de 2021, en idioma original; 3. Tracking o seguimiento del cargamento de 1.441 cajas de cerezas, emitido por Ethiopian Airlines, en idioma original; 4. Tracking o seguimiento del cargamento de 1.441 cajas de cerezas, emitido por British Airways PLC, en idioma original; 5. Booking Confirmation o confirmación de reserva N° 07143182101, emitido por Intermodal Logistics, Acosta y Aguayo; 6. Booking Confirmation o confirmación de reserva N° 12599483495, emitido por Intermodal Logistics, Acosta y Aguayo; 7. Claim Notice o aviso del daño enviado y correo donde consta su envío, en nombre de Acosta y Aguayo, a British Airways PLC, con fecha 3 de diciembre de 2021, en idioma original; 8. Informe de Inspección o Survey Report, emitido por CNINSURE INC., con fecha 10 de enero de 2021, respecto de la inspección de las mercancías amparadas en las guías aéreas N° 071-43182101 y N° 125-99483495; 9. Certificado de Origen N° 2980063372, emitido por la Dirección General de Promoción de Exportaciones con fecha 25 de noviembre de 2021; 10. Packing List o lista de embalaje, emitido por Tuniche Fruits Ltda.; 11. Set de 5 fotografías capturadas por CNINSURE INC., respecto de las mercancías transportadas; 12. Termógrafo N° HN44N0BJN, emitido por Sensitech; 13. Export Invoice o factura de



exportación N° 1639, emitida por Tuniche Fruits Ltda.; **14.** Sales Report o reporte de venta, emitido por Sang Yong; **15.** Payment and Subrogation Letter o carta de subrogación y pago, suscrita por Tuniche Fruits Ltda. con fecha 16 de agosto de 2022, en idioma original; **16.** Assignment of Rights o cesión de derechos, suscrita por Shenzhen Sheng Tai Huan Yu Supply Chain Co., Ltd., en idioma original; **17.** Copia de la primera y últimas dos páginas de la póliza de seguro N° 0435, celebrada entre Tuniche Fruits Ltda. y Carl Schröter GMBH & Co. KG, en idioma original; **18.** Certificado de cobertura emitido por Carl Schröter GMBH & Co. KG, que da cuenta de la existencia y vigencia del contrato de seguro, en idioma original; **19.** Certificado de cosecha o Harvest Certificate, firmado por Tuniche Fruits Ltda.; **20.** Documento de Salida N° 10464918-1, emitido por el Servicio Nacional de Aduanas con fecha 21 de diciembre de 2021; **21.** Informe de Variación del Valor N° 10464918-1, emitido por el Servicio Nacional de Aduanas con fecha 21 de diciembre de 2021.

**Informe pericial:** A folio 98, complementado a folio 105, fue acompañado informe de perito traductor, de los documentos en idioma original inglés acompañados a folio 65 por la parte demandante.

**OCTAVO:** Que, con el objeto de justificar sus dichos las demandadas rindieron la siguiente prueba:

**Instrumental:** A folio 70 (**Ethiopian Airlines Group**): **1.** Copia de la Guía Aérea de Transporte o Air Waybill N° 071-43182101, emitida por Ethiopian Airlines, correspondiente a la carga de cerezas frescas transportada desde Santiago de Chile con destino Miami, Estados Unidos; **2.** Traducción de la Guía Aérea de Transporte o Air Waybill N° 071-43182101; **3.** Documento manifiesto N° 912588, correspondiente al vuelo ET-3806, operado por Ethiopian Airlines, respecto del AWB N° 071-43182101, obtenido desde la página oficial del Servicio Nacional de Aduanas de Chile; **4.** Copia del Tracking Report correspondiente a la Guía Aérea de Transporte o Air Waybill N° 071-43182101, relativo a la trazabilidad del embarque de 10 pallets con cerezas frescas desde Santiago de Chile hasta Miami, Estados Unidos; **5.** Traducción al idioma español del Tracking Report correspondiente al AWB N° 071-43182101; **6.** Documento



denominado Proof of Delivery o Prueba de Entrega, de fecha 24 de noviembre de 2021, correspondiente al Air Waybill N° 071-43182101, emitido por Ethiopian Airlines; **7.** Traducción al idioma español del documento Proof of Delivery; **8.** Copia de la Booking Confirmation relativa a la Guía Aérea de Transporte o Air Waybill N° 071-43182101, emitida por Ethiopian Airlines, correspondiente a la reserva de embarque de 10 pallets con cerezas frescas, con peso total de 7.000 kg, desde Santiago de Chile con destino Miami, Estados Unidos, vuelo ET3806; **9.** Traducción al idioma español de la Booking Confirmation relativa al AWB N° 071-43182101; **10.** Copia de la Booking Confirmation relativa a la Guía Aérea de Transporte o Air Waybill N° 125-99483495, emitida por British Airways P.L.C., correspondiente a la reserva de embarque de 10 pallets con 1.441 cajas de cerezas frescas, con peso total de 7.000 kg, desde Miami, Estados Unidos, con destino final en Hong Kong, China, vuelo BA206; **11.** Traducción al idioma español de la Booking Confirmation relativa al AWB N° 125-99483495.

**Testimonial (ambas demandadas):** A folio 73, con fecha 29 de agosto de 2025, comparece el siguiente testigo, el que previamente juramentado, depone al tenor de la resolución que recibe la causa a prueba, complementada, de folio 59: **Erik Molina Muñoz**, quien al punto de prueba número 1, expuso que existieron dos contratos de transporte reflejados en dos guías aéreas distintas: un primer tramo Santiago-Miami, en que el agente de carga fue Acosta y Aguayo y el transportista Ethiopian Airlines; y un segundo tramo Miami-Hong Kong, con escala en Londres, en que el agente de carga fue Elle Logistics y el transportista British Airways. Agregó que ambas operaciones eran independientes entre sí, con partes plenamente identificadas, y que las cláusulas de cada contrato daban cuenta del origen, destino, cantidad de kilos y tipo de carga transportada.

Repreguntado por el apoderado de Ethiopian Airlines, señaló que dentro de la guía aérea no existía una estipulación relativa al tiempo de duración del transporte, precisando que lo anterior al contrato corresponde a una reserva, en la que se indica un tiempo estimado de salida y arribo en destino del embarque. Luego, a preguntas del apoderado de British Airways, indicó que el traslado de la carga no constituyó una sola operación, sino que



se trató de dos contratos de transporte autónomos, relativos a los tramos antes referidos.

Repreguntado acerca de la relación entre Acosta y Aguayo y Elle Logistics, declaró que no existió contrato entre dichas entidades. Precisó, además, que el contrato con British Airways fue celebrado por Elle Logistics en Miami, sin involucrar a la sucursal de British Airways en Chile.

Exhibido que le fue un documento correspondiente a la guía aérea de British Airways, manifestó reconocerlo, señalando que correspondía a la guía aérea de British Airways con Elle Logistics, donde esta última figura como agente de carga.

Finalmente, al ser interrogado sobre la empresa cargadora o expedidora y su vinculación contractual para llevar a cabo la exportación de la carga, indicó que la expedidora era Tuniche Fruits, la cual se encontraba unida contractualmente al transporte de la carga en el tramo Miami-Hong Kong con British Airways. En suma, el testigo sostuvo la autonomía de los contratos de transporte, la existencia de dos tramos diferenciados, la intervención de agentes de carga distintos y la falta de participación de la sucursal chilena de British Airways en la contratación del tramo Miami-Hong Kong.

**NOVENO:** Que la actora ha ejercido la acción de indemnización de perjuicios fundada en el incumplimiento contractual de las demandadas, en concreto, por su responsabilidad que les cabría por no haber adoptado las medidas necesarias para el debido cuidado del cargamento, ejecutándose el transporte con falta de diligencia y sin desplegar acción alguna en resguardo de sus obligaciones para satisfacer el traslado indemne de la carga. Sobre esa base, corresponde examinar la concurrencia de los presupuestos de la responsabilidad contractual invocada.

Atendido que los hechos se insertan en un transporte aéreo internacional de carga, el análisis de responsabilidad debe efectuarse primordialmente **conforme al Convenio de Montreal**, sin perjuicio de la aplicación supletoria de las reglas generales de la responsabilidad contractual en aquello que resulte compatible.

En consecuencia, para que la acción prospere respecto de cada



transportista debe acreditarse: (i) la existencia del respectivo vínculo obligatorio; (ii) el incumplimiento o hecho generador de responsabilidad dentro del tramo o período de custodia que le era atribuible; (iii) el daño; (iv) la relación causal entre dicho hecho y los perjuicios reclamados; y (v) la procedencia de imputar jurídicamente tales consecuencias a la demandada respectiva.

**DÉCIMO:** Que, la prueba allegada al proceso, en particular, el mérito y valor probatorio de las cartas de porte aéreo que dan cuenta de los contratos de transporte aéreo objeto de autos, asimismo como los hechos en que las partes se encuentran contestes, permite tener por acreditado:

1. Que **Tuniche Fruits Ltda.** y las demandadas intervinieron en el transporte aéreo internacional de un cargamento de cerezas frescas, consistente en **1.441 cajas**, destinado a **Shenzhen Sheng Tai Huan Yu Supply Chain Co. Ltd.**, en Hong Kong/China, operación que involucró transporte desde Santiago de Chile, con conexiones posteriores en Miami y Londres.

2. Que la operación se encuentra respaldada por dos guías aéreas o **Air Waybill** distintas: la **AWB N° 071-43182101**, vinculada al transporte operado por Ethiopian Airlines en el tramo Santiago–Miami, y la **AWB N° 125-99483495**, vinculada al transporte operado por British Airways en los tramos posteriores.

3. Que Ethiopian Airlines intervino en el transporte de la carga en el tramo **Santiago de Chile hacia Miami, Estados Unidos**, y que British Airways intervino en el transporte posterior desde **Miami hacia Hong Kong, China**, con tránsito en Londres.

4. Que el cargamento correspondía a una mercancía perecible, específicamente cerezas frescas, circunstancia conocida o al menos consignada en la documentación de transporte mediante expresiones como “perishable cargo” o instrucciones equivalentes relativas al cuidado de la carga.

5. Que existía una fecha estimada de arribo a Hong Kong anterior a la finalmente verificada. La actora sostiene, con apoyo en las confirmaciones de reserva o bookings, que la llegada estimada era el **26 de noviembre de**



2021, mientras que la carga arribó finalmente el **3 de diciembre de 2021**, esto es, con un desfase aproximado de siete días.

6. Que el tramo inicial Santiago–Miami fue ejecutado por Ethiopian y que existe prueba documental emanada de dicha parte: AWB, manifiesto, tracking report y proof of delivery; toda destinada a acreditar que la carga fue entregada en Miami en el marco de dicho tramo.

7. Que la demandante comparece invocando su calidad de aseguradora o agente suscriptor que afirma haber indemnizado a Tuniche Fruits Ltda. por el siniestro, accionando posteriormente, en virtud de la subrogación convencional que operó entre las partes. Acompañando al efecto, a folio 65, la póliza de seguro N°0425 y certificado de cobertura, la carta de subrogación y recibo pago, y la cesión de derechos del consignatario.

### III. EN CUANTO A LA EXCEPCIÓN DE FALTA DE JURISDICCIÓN:

**UNDÉCIMO:** Que, resulta pertinente antes de referirse al cumplimiento de los requisitos de la acción incoada, hacerse cargo de excepción de incompetencia absoluta por falta de jurisdicción, opuesta en el libelo de contestación, por **British Airways PLC**. Dicha excepción se funda, en síntesis, en que el contrato de transporte aéreo que se le atribuye correspondería al tramo Miami–Hong Kong, con tránsito en Londres, celebrado fuera de Chile y sin intervención de la agencia chilena de British Airways, razón por la cual no concurriría ninguno de los foros jurisdiccionales previstos en el artículo 33 del Convenio de Montreal.

**DUODÉCIMO:** Que, para resolver un conflicto de competencia judicial internacional, de acuerdo a los criterios fijados por la Excma. Corte Suprema, es preciso averiguar, en primer término, si existen o no tratados con el país a que pertenece o estuviere domiciliado el litigante; en seguida, qué preceptúa la legislación interna, y si ésta nada dispone deberá acudir a los principios generales del Derecho Internacional, en armonía naturalmente, con el criterio de la legislación nacional (Corte Suprema, 21 de noviembre de 1950, en RDJ., 48, sec. 1ª, p. 513.)

Pues bien, atendido que la presente acción se funda en un transporte



aéreo internacional de carga, resulta aplicable el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, denominado Convenio de Montreal, que se encuentra ratificado por todos los Estados Partes a que pertenecen las partes intervinientes del contrato de transporte aéreo. En concreto, su artículo 33 N°1 establece que la acción de indemnización de daños debe iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes, sea ante el tribunal del domicilio del transportista, de su oficina principal, del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, o ante el tribunal del lugar de destino.

Recordemos que esta norma especial de competencia judicial internacional, configurada en un tratado internacional, resulta aplicable a las acciones indemnizatorias derivadas del transporte aéreo internacional, y aplica preferentemente por sobre las normas generales de competencia territorial interna.

**DÉCIMO TERCERO:** Que, si bien la excepción dilatoria de incompetencia absoluta opuesta por British Airways P.L.C. fue rechazada en la etapa incidental por resolución de 28 de mayo de 2024, lo cierto es que, con posterioridad, la controversia relativa a los hechos configurativos de dicha incompetencia fue incorporada expresamente al auto de prueba definitivo, como punto N°11, de modo que corresponde ponderar la prueba rendida en la etapa principal en relación con dicha alegación, en cuanto defensa de fondo opuesta por la demandada y vinculada a un presupuesto de jurisdicción internacional

Por otra parte, la jurisprudencia de la Corte Suprema, desde hace tiempo, ha establecido una separación entre los conceptos de competencia y jurisdicción, entendiéndose la primera como una medida de la segunda; y que en efecto, según el máximo Tribunal, la falta de jurisdicción se puede denunciar mediante una excepción perentoria, resultando indiscutido que ella no se contempla expresamente dentro de las excepciones dilatorias del artículo 303 del Código de Procedimiento Civil, puesto que se trata del presupuesto procesal esencial, cuya falta implica necesariamente la inhibición que afecta al Tribunal para entrar a conocer de un negocio,



fallarlo y hacer ejecutar lo juzgado (Romero Seguel, Alejandro (2004), “La falta de jurisdicción y su denuncia en el proceso: Las excepciones procesales y materiales”).

Sin embargo, esta llamada “declinatoria internacional” tiene tratamiento de excepción perentoria toda vez implica el rechazo definitivo de la demanda; pone término al juicio sin que pueda operar la remisión de los autos a otro tribunal, por aplicación del principio de territorialidad de la ley procesal.

**DÉCIMO CUARTO:** Que, de la carta de porte aéreo N° 125-99483495, acompañada en autos, aparece que el embarcador corresponde a Tuniche Fruits Ltda.; el consignatario a Shenzhen Sheng Tai Huan Yu Supply Chain Co. Ltd.; el agente del transportista emisor a Elle Logistics, Miami; el aeropuerto de salida a Miami; el aeropuerto de destino a Hong Kong; y que el documento fue emitido por British Airways P.L.C., con domicilio indicado en Reino Unido. Asimismo, la guía consigna que se trata de 10 pallets con 1.441 cajas de cerezas frescas, carga perecible, con instrucción de mantener refrigerado, y contiene en su información de manejo la mención “carga en tránsito desde SCL, AWB 071-43182101, destino final HKG”.

Si bien al pie de la misma carta de porte aparece la referencia “22-Nov-21, Pudahuel, Acosta y Aguayo SpA”, tal antecedente no permite, por sí solo, concluir que el contrato de transporte con British Airways haya sido celebrado por conducto de una oficina de dicha aerolínea en Chile. La expresión ‘Pudahuel, Acosta y Aguayo SpA’ tampoco permite en caso alguno identificar una oficina de British Airways en Chile ni demostrar que el contrato se haya celebrado por conducto de ella, que es precisamente la exigencia del artículo 33 N° 1 del Convenio de Montreal a este respecto.

Dicha referencia da cuenta, a lo sumo, de una intervención documental u operativa del agente de carga chileno en la coordinación de la operación logística, pero tal circunstancia no altera los elementos principales de la carta de porte aéreo, que identifican a **Elle Logistics, Miami**, como agente del transportista emisor, a **Miami** como aeropuerto de salida y a **Hong Kong** como destino del tramo asumido por British Airways,



transportista emisor cuyo domicilio corresponde al **Reino Unido**.

**DÉCIMO QUINTO:** Que la demandante ha sostenido que ambas cartas de porte darían cuenta de un transporte sucesivo único, iniciado en Santiago de Chile y concluido en Hong Kong. Sin embargo, dicha alegación no resulta suficiente para desplazar el análisis precedente, desde que el artículo 1 N°3 del Convenio de Montreal exige que los diversos transportistas hayan considerado el transporte como una sola operación.

En la especie, la existencia de dos cartas de porte, con transportistas, agentes emisores, aeropuertos de salida y tramos diferenciados, unida a la declaración testimonial antes referida, impide tener por acreditado, para efectos jurisdiccionales, que British Airways haya celebrado o asumido un contrato único de transporte desde Chile hasta Hong Kong, faltando estipulación expresa de los transportistas, y particularmente de British Airways, en el sentido de asumir una operación única iniciada en Chile y extendida hasta Hong Kong, en los términos del artículo 36 del Convenio de Montreal.

Sobre este punto, la parte demandante no acompañó ninguna otra prueba que pueda acreditar esta circunstancia, la que debe ser calificada, toda vez que, de conformidad con el artículo 1 número 3 del Convenio de Montreal, el transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente constituirá un solo transporte **cuando las partes lo hayan considerado como una sola operación**, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos.

No obsta a lo anterior que British Airways P.L.C. cuente con agencia o representación en Chile, pues la cuestión controvertida no consiste en determinar si dicha entidad puede ser emplazada o comparecer en juicio, sino si el tribunal chileno se encuentra habilitado, conforme a la regla especial del artículo 33 del Convenio de Montreal, para conocer de la acción deducida en su contra. En efecto, el referido precepto no atribuye jurisdicción al tribunal de cualquier lugar en que el transportista tenga una oficina, sino únicamente al tribunal del lugar en que exista una oficina **por cuyo conducto se haya celebrado el contrato**, hipótesis que no fue acreditada en autos.



**DÉCIMO SEXTO:** Que, en consecuencia, al no haberse acreditado la concurrencia de un foro jurisdiccional chileno respecto de British Airways P.L.C. en los términos del artículo 33 N° 1 del Convenio de Montreal, corresponde acoger la excepción de incompetencia absoluta por falta de jurisdicción opuesta por dicha demandada.

Atendida la naturaleza de la excepción de incompetencia absoluta por falta de jurisdicción, acogida, el tribunal se abstendrá de emitir pronunciamiento sobre el fondo de la demanda principal y subsidiaria deducidas en su contra.

#### **IV. EN CUANTO A LA DEMANDA EN CONTRA DE ETHIOPIAN AIRLINES GROUP:**

**DÉCIMO SÉPTIMO:** Que, acogida la excepción de incompetencia absoluta respecto de British Airways P.L.C., corresponde examinar únicamente si la demandada Ethiopian Airlines Group debe responder por los perjuicios reclamados, sea por incumplimiento contractual, sea por la responsabilidad solidaria invocada por la actora.

**DÉCIMO OCTAVO:** Que, es un hecho asentado que Ethiopian intervino en el tramo Santiago-Miami, de conformidad a la carta de porte aéreo N° 071-43182101, que identifica a Acosta y Aguayo como agente del transportista emisor de Santiago.

Pues bien, la actora sostiene que ambas aerolíneas participaron en una única operación de transporte sucesivo, invocando para ello los artículos 1 N°3 y 36 del Convenio de Montreal, aduciendo que existiría solidaridad entre las demandadas. A saber, en sus observaciones, la actora afirma que las cartas de porte aéreo reflejarían la existencia de un transporte internacional con origen Santiago y destino final Hong Kong, agregando la circunstancia de ser la carga perecible, de tener instrucciones de conservación y, finalmente, de ser éste por consiguiente un transporte sucesivo.

**DÉCIMO NOVENO:** Que la actora invocó consideraciones fácticas para llegar a la conclusión jurídica de que nos encontraríamos ante un transporte sucesivo en los términos del artículo 36 del Convenio de Montreal. Sin embargo, éste no se configura por la sola circunstancia



material de que una misma carga sea transportada en tramos sucesivos por distintos transportistas. Como se matizó en el considerando décimo quinto, el artículo 1 N° 3 del mismo Convenio establece que el transporte efectuado por varios transportistas sucesivamente constituirá un solo transporte, para los fines del Convenio, únicamente cuando las partes lo hayan considerado como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos.

**VIGÉSIMO:** Que, en la especie, no se acompañó antecedente contractual suficiente que permita concluir que Ethiopian y British, o quienes contrataron con ellas, hubieren estipulado o considerado la operación como un único transporte sucesivo Santiago–Hong Kong. Por el contrario, constan dos cartas de porte distintas, con transportistas, agentes emisores, aeropuertos de salida y tramos diferenciados. La referencia cruzada entre ambas guías y la indicación de destino final HKG permiten advertir una conexión logística entre los embarques, pero no son elementos suficientes para acreditar la existencia de una sola operación contractual en los términos exigidos por el artículo 1 N° 3 del Convenio de Montreal.

De esta forma, no habiéndose probado que Ethiopian Airlines y British Airways hayan asumido el transporte como una sola operación, ni que existiera entre ellas una relación de transporte sucesivo en los términos estrictos del Convenio de Montreal, deberá desestimarse la alegación de solidaridad fundada en el artículo 36 del referido instrumento. En consecuencia, cada transportista solo puede responder por el tramo que asumió bajo su propia supervisión, sin perjuicio del examen formal de los requisitos de la responsabilidad civil que fueren procedentes.

**VIGÉSIMO PRIMERO:** Que, descartada la existencia de transporte sucesivo único y de responsabilidad solidaria, la responsabilidad de Ethiopian solo podría extenderse al tramo que asumió, esto es, Santiago–Miami. Ahora bien, sin perjuicio de que la hipótesis jurídica de la demandante para imputar a Ethiopian fuera descartada, el Tribunal se hará cargo de la responsabilidad que le pudiera caber por dicho tramo, a efectos de dilucidar si se configura o no un incumplimiento contractual a su respecto.



En este sentido, corresponde analizar los elementos de la responsabilidad civil contractual para evaluar su concurrencia en el contrato de transporte aéreo en que intervino, particularmente la existencia de una obligación contractual incumplida, la imputabilidad del incumplimiento, la existencia de daño y la relación causal entre la actuación de Ethiopian y los perjuicios reclamados.

**VIGÉSIMO SEGUNDO:** Que, en cuanto al primer elemento, la existencia del contrato de transporte respecto de Ethiopian se encuentra suficientemente asentada en autos mediante la carta de porte aéreo N° 071-43182101, en la que dicha compañía aparece como transportista del tramo Santiago–Miami, respecto de una carga consistente en 10 pallets con 1.441 cajas de cerezas frescas. En consecuencia, no existe controversia sustancial en orden a que Ethiopian asumió una obligación de transporte internacional de carga, consistente en trasladar la mercancía desde Santiago de Chile hasta Miami, Estados Unidos, bajo las condiciones documentadas en la respectiva guía aérea.

**VIGÉSIMO TERCERO:** Que, de conformidad al artículo 1698 del Código Civil, era carga de la parte demandante comprobar que Ethiopian incumplió alguna obligación propia del tramo asumido y que dicho incumplimiento fue causa directa de los daños cuya reparación se persigue. Lo anterior debe examinarse, además, a la luz de los artículos 18 y 19 del Convenio de Montreal, conforme a los cuales el transportista puede responder por la avería de la carga o por el retraso en el transporte aéreo, siempre que el hecho generador del daño se haya producido durante el período en que la carga se encontraba bajo su custodia, o que el retraso imputado corresponda al transporte que debía ejecutar.

Pues bien, la prueba allegada a estos autos no permite a este Tribunal tener por acreditado que el daño o retraso relevante se haya producido durante dicho tramo ni que Ethiopian haya asumido obligación de entregar la carga en Hong Kong. Por el contrario, la propia tesis de la actora sitúa el retraso determinante en los tramos posteriores, especialmente durante la conexión bajo operación de British Airways, señalando en su demanda que la mercancía se habría quedado varada en Londres.



Lo anterior se encuentra refrendado por la prueba documental allegada por Ethiopian, a saber, el tracking, manifiesto y proof of delivery, que apuntan todos a que la carga fue entregada en Miami, **sin constancia alguna de observaciones, protesta o daño al momento de dicha entrega**, elementos probatorios concordantes con la ausencia de incumplimiento y de nexo causal entre Ethiopian y el daño reclamado.

**VIGÉSIMO CUARTO:** Que, en consecuencia, aun cuando se tenga por establecido el contrato de transporte celebrado respecto de Ethiopian, no concurren los demás presupuestos de su responsabilidad contractual. En particular, no se acreditó incumplimiento imputable a dicha demandada, ni relación causal entre su conducta y los daños cuya indemnización se reclama. Por ello, la acción principal deducida en su contra deberá ser rechazada, sin que resulte necesario efectuar un análisis pormenorizado de la entidad o monto de los perjuicios invocados, pues éstos, aun de estimarse existentes, no aparecen jurídicamente atribuibles a Ethiopian Airlines Group.

Por tanto, y conforme a lo que se viene razonando, es que se rechazará la acción de indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual en contra de Ethiopian Airlines Group.

**VIGÉSIMO QUINTO:** Que, atendido que no se acreditó que Ethiopian haya incumplido obligación alguna ni que deba responder solidariamente por los tramos posteriores, resulta innecesario pronunciarse pormenorizadamente sobre la existencia y monto de los perjuicios, la suficiencia de la subrogación, la procedencia de intereses y la protesta, pues aún en el evento de estimarse acreditados tales antecedentes, ellos no permitirían atribuir responsabilidad a dicha demandada.

**V. EN CUANTO A LA DEMANDA SUBSIDIARIA EN CONTRA DE ETHIOPIAN AIRLINES GROUP:**

**VIGÉSIMO SEXTO:** Que, en cuanto a la demanda subsidiaria de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual deducida en contra de Ethiopian Airlines Group, ésta también deberá ser desestimada. En efecto, si bien la actora la plantea para el evento de estimarse inexistente un vínculo contractual directo, lo cierto es que los



hechos en que se funda son exactamente los mismos que sirven de sustento a la acción principal, esto es, el alegado deterioro de la carga de cerezas con ocasión del transporte aéreo internacional y el supuesto retraso en su arribo a destino.

Que, en ese contexto, no resulta procedente sustraer la controversia del régimen especial previsto en el Convenio de Montreal mediante una recalificación formal de la acción como extracontractual. Al efecto, el artículo 29 de dicho instrumento dispone que, en el transporte de pasajeros, equipaje y carga, **toda acción de indemnización de daños** sea que se funde en el Convenio, en un contrato, en un acto ilícito o en cualquier otra causa, **solamente podrá iniciarse con sujeción a las condiciones y límites de responsabilidad previstos en el mismo Convenio.**

Por consiguiente, la circunstancia de que la demandante invoque subsidiariamente los artículos 2314 y siguientes del Código Civil no permite prescindir de las exigencias propias del Convenio de Montreal, que fija un único y exclusivo régimen de condiciones y límites a la responsabilidad, y que fuera invocado reiteradamente y por la misma demandante como fundamento de la acción incoada en lo principal de este libelo, todo lo cual lleva necesariamente a esta sentenciadora a rechazar la acción por los mismos basamentos, los que se tendrán por íntegramente reproducidos en esta parte, por razones de economía procesal.

A mayor abundamiento, aun si se examinara la pretensión bajo las reglas generales de la responsabilidad extracontractual de los artículos 2314 y siguientes del Código Civil, la conclusión sería la misma, desde que no se acreditó hecho ilícito propio de Ethiopian durante el tramo Santiago–Miami, ni relación causal entre su actuación y el deterioro o menor valor comercial constatado en Hong Kong.

**VIGÉSIMO SÉPTIMO:** Que toda la prueba rendida en autos ha sido analizada conforme a las reglas de valoración de esta, y la no pormenorizada en la presente sentencia en nada altera lo ya razonado por esta magistratura.

**VIGÉSIMO OCTAVO:** Que este Tribunal estima que las partes han tenido motivos plausibles para litigar, por lo que no se condenará en



costas a la parte demandante.

Por estas consideraciones y teniendo presente lo dispuesto en los artículos 1437, 1545, 1546, 1556, 1557, 1559, 1698, 2314, 2316 y 2329 del Código Civil; artículos 160, 170, 342, 346, 384, 426, 428 y 430 del Código de Procedimiento Civil; artículos 1, 18, 19, 29, 31, 33, 36, 39, 40, 41, 42 y 49 del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, promulgado en Chile por Decreto Supremo N° 56, de 2009, del Ministerio de Relaciones Exteriores; artículos 126 y siguientes del Código Aeronáutico, en cuanto resulten pertinentes; y demás normas legales aplicables, se declara:

I. Que **se rechazan** las objeciones documentales formuladas por las demandadas **British Airways PLC** y **Ethiopian Airlines Group**.

II. Que **se acoge** la excepción de incompetencia absoluta por falta de jurisdicción, opuesta por **British Airways PLC**.

III. Que, en consecuencia, **se omite pronunciamiento** respecto de las demandas de indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual y extracontractual deducidas por **Carl Schröter GMBH & Co. KG** en contra de **British Airways PLC**.

IV. Que **se rechaza** la demanda principal de indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual deducida por **Carl Schröter GMBH & Co. KG** en contra de **Ethiopian Airlines Group**.

V. Que **se rechaza** la demanda subsidiaria de indemnización de perjuicios por responsabilidad extracontractual deducida por **Carl Schröter GMBH & Co. KG** en contra de **Ethiopian Airlines Group**.

VI. Que cada parte pagará sus propias costas.

**Rol N° 18230-2023**

**REGÍSTRESE, NOTIFÍQUESE Y ARCHÍVESE.**

**PRONUNCIADA POR ISABEL ZÚÑIGA ALVAYAY, JUEZA  
TITULAR DEL PRIMER JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO.**



C-18230-2023

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



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

Código: YWMKXPTRCY