

11 Set / 55

LAUDO

Valparaíso, cinco de Mayo de mil novecientos cincuenta y seis.

VISTOS los autos arbitrales seguidos entre la Compañía Naviera Haverbeck y Skalweit y la Compañía Naviera del Sur incoados luego de la inscripción del acta de Arbitraje extendida el 27 de Enero de 1956 ante el Notario de Valparaíso don Mario Farren S., procedo a dictar el siguiente Laudo:

Constitución de Arbitraje.

En virtud de la escritura pública recién mencionada, el suscrito fué designado por las partes "para que en calidad de árbitro arbitrador, sin forma de juicio, en única instancia y sin ulterior recurso, determine el valor de los servicios que la Compañía Naviera del Sur Limitada deberá pagar a la Compañía Naviera Haverbeck y Skalweit S.A. con motivo de haber asistido al vapor "Naguilán" por orden de la Autoridad Marítima, al vapor "Flora" que se encontraba al garete a doce millas al Weste de Antofagasta y haberlo remolcado hasta dicho puerto.

Peticiones del demandante.

El demandante cobra la suma de \$ 12.000.000 más el impuesto de cifra de negocios y se funda en que al llegar su vapor "Naguilán", con toda oportunidad al costado del vapor "Flora" a las 08.00 horas del día 11 de Septiembre de 1955, lo encontró sin gobierno y a merced de la acción del mar ya muy cerca, o sea, a sólo tres millas del roquerío de Punta de Tetas, lo cual indicaba peligro de naufragio el cual no habría podido ser evitado al no haber mediado la rápida y eficaz asistencia del "Naguilán". Agrega que en Antofagasta estaban en aquel momento otras dos naves, pero que el Gobernador Marítimo eligió al "Naguilán" para prestar el auxilio. Luego dice que el "Naguilán" salvó al "Flora" de un naufragio y lo llevó hasta Antofagasta.

Que con tal motivo hubo de suspender su faena de cargamento y retardar su itinerario de viaje en un día. Avalúa al "Flora" en \$ 80.000 más su cargamento de azufre y el "Naguilán" en \$ 75.000, más el cargamento. Dicen también los demandantes que la reparación del bote de servicio destruido con la faena costó \$ 11.800. Que la jarcia de manila y alambre empleados en el remolque, a causa de las averías y estiramiento, se desvalorizaron en un 75 % de \$ 1.047.360, o sea, en \$ 735.520.

A su presentación acompañó la protesta levantada por el Capitán del "Naguilán" en Antofagasta, una copia del Bitácora de cubierta del "Naguilán" y un Certificado del Gobernador Marítimo de Antofagasta atestiguando los hechos mencionados por el demandante en su escrito.

Contestación del demandado.

Sostiene la Compañía Naviera del Sur que ante la imposibilidad de levantar presión, a las 23.15 horas del 11 de Septiembre el Capitán del "Flora" solicitó del Gobernador Marítimo de Antofagasta que le enviara un remolcador para conducirlo a puerto. Que a las 02.00 hrs., en lugar del remolcador llegó el vapor "Naguilán" el cual arrió un bote para pasar el remolque. El remolque se inició a las 03.20 hrs. terminando la faena en Antofagasta a las 16.30 hrs. del día 11.

Afirma esta parte que entre las 22.00 hrs. del día 10 de Septiembre y las 02.20 del día 11 de Septiembre, o sea, en un plazo de 4.20 hrs., el "Flora" derivó 1,7 millas al norte, quedando a esta hora más o menos a 7 millas de tierra por lo cual habría tardado 24.00 hrs. en llegar a la costa. Agrega que además habría podido arriar sus anclas, las que habrían agarrado en el fondo antes de llegar a la costa; que el lugar del accidente es de intenso tráfico marítimo; que la nave estaba en contacto

telegráfico con la Gobernación Marítima de Antofagasta y tenía además cohetes, bengalas y voladores.

Sostiene que el "Flora" no estuvo en peligro inmediato y que es exagerado la valorización que se hace del servicio y de los daños. Hace presente que el 14 de Septiembre los demandantes facturaron los servicios en \$ 5.000.000 más impuestos, factura que fué rechazada por considerársela exagerada. Terminan la presentación ofreciendo un pago de \$ 200.000. Como documentación acompañaron copia del bitácora del "Flora" desde las 00.04 hrs. del día 10 hasta las 24.00 hrs. del día 11. Acompañaron también copia del libro de máquina y de la Protesta levantada ante el Notario de Antofagasta. Se agregó una carta geográfica de la región con anotación de las ubicaciones del "Flora" en diferentes horas, según el Bitácora de Cubierta.

Recibida la causa a prueba, la parte demandante presentó un documento en el cual el Capitán del "Naguilán" rebate las afirmaciones hechas por la parte demandada. Además, declara dicha parte, que el costo diario de mantención del "Naguilán" es de \$ 244.927 y su lucro cesante diario es de \$ 332.263.

La Cía. Naviera del Sur Ltda. también presentó los siguientes documentos: a) Carta del Director del Litoral dirigida al demandado evacuando las consultas verbales que se le habían hecho sobre las diferentes situaciones del "Flora" a la luz de su Bitácora y sobre la profundidad del mar a una milla del Faro de Punta Tetos; b) carta del Práctico y Capitán de Alta Mar señor Luis Verdugo referente a las situaciones del "Flora", a la probable deriva de esta nave, a la profundidad del mar en las cercanías del Faro y a la existencia de un remolcador en el puerto de Antofagasta; c) Circular de los Corredores de Naves en Oslo en Diciembre de 1955 indicando precios de venta de diferentes

buques; d) copia fotostática de una factura del Banco Minero de Bolivia por las 4.100 toneladas de azufre a granel a embarcar en el vapor "Flora". Convenio Boliviano-Argentino, dólares 229.600; e) conocimiento de embarque por las 4.100 toneladas con flete de U.S. \$ 14.20 por tonelada métrica, F.I.O.B; f) cálculo del precio de cabo de manila; g) cálculo del precio del cable de acero.

La Defensa de la Compañía Naviera Haverbeek y Skalweit rechazó los documentos a) y b) por emanar de personas que no habían presenciado los hechos. Los documentos f) y g) los objeta porque a su juicio se refieren a materiales de última clase. Objeta también los documentos acompañados por el demandado a la contestación de la demanda.

Por último, junto con escritos de "téngase presente", las partes han presentados los siguientes documentos: 1.- Copia de factura de Esbjerg Ropeworks Ltd.- Septiembre de 1955 por cable de manila de primera clase de circunferencia variable entre 3 1/2 a 3" con precio de Coronas Danesas 295 / los 100 Kgs.; 2.- Certificado de un comprador de desechos de jarcia a \$ 50 el Kg.; 3.- Parte Marinero del Práctico de Bahía de Antofagasta Sr. Carlos Zorzi Morelli al Gobernador Marítimo de Antofagasta fechada el 12 de Septiembre de 1955 dando cuenta de la misión cumplida abordo del "Naguillán" al ir en auxilio del "Flora".

Hechos reconocidos o no controvertidos.

Las partes están de acuerdo sustancialmente en los siguientes hechos:

A) El vapor "Flora" quedó al garete por falta de máquina el 10 de Septiembre de 1955 a las 15.20 hrs. a 12 millas al W. de Antofagasta.

B) A las 23.15 hrs. el Capitán solicitó del Gobernador Marítimo

de Antofagasta que enviara un remolcador para llevarlo al puerto de Antofagasta.

C) El Sr. Gobernador Marítimo decidió que el vapor "Naguilán", que se encontraba en faena de carguío, zarpase inmediatamente a prestar auxilio al "Flora", lo que ocurrió a las 00.50 hrs., llegando al costado del "Flora" a las 02.00 hrs..

D) La maniobra de pasar remolque fué hecha por el "Naguilán", el cual echó un bote al agua y tomó 2 espías de 7" a 8" y un alambre de 1" diámetro. El convoy zarpó a las 03.20 hrs. sin novedad, con rumbo al Sur para alejarse de la Costa, pero a las 04.20 hrs. se cortó el cable de acero, continuaron trabajando las dos espías. A las 07.00 se cortó la espía de baber. El "Naguilán" bajó su bote y pasó una espía nueva de 8" y un alambre de remolque de 1 1/4". A las 08.15 se reanudó la marcha del convoy en demanda del puerto. A las 11.45 , a 3 1/2 millas del puerto, se cortan las espías y el alambre. El "Naguilán" arrió por tercera vez su bote y pasó 3 espías de 8" y un alambre de 1 1/2". A las 13.45 se reanuda viaje, llegando a Antofagasta a las 16.30 horas.

E) El valor del "Flora" era a lo menos una suma semejante a su valor asegurado, o sea, £ 30.000 que computadas a \$ 650 por libra esterlina, arrojaba un valor de \$ 52.000.000. Su cargamento de azufre era de U.S. \$ 229.600 y el flete ascendía a U.S. \$ 58.220, para llegar así a un total de U.S. \$ 237.820, que convertidos a moneda corriente al tipo oficial de la época dan \$ 57.564.000, los que unidos al valor del "Flora", daría como valor de la materia del auxilio, la suma de \$ 109.564.000.-

F) El tiempo era bueno, mar boa, viento Sur, fuerza 1 a 2, noche clara. Al día siguiente hubo mar gruesa por viento Sur.

Hechos Controvertidos.

1.- Materia de ardua discusión ha sido la situación geográfica precisa en que se encontraba el "Flora" al quedar al garete y al llegar el "Naguilán" a su costado. Según el certificado del Sr. Gobernador Marítimo de Antofagasta, se encontraba en el momento de solicitar auxilio, a 5 millas al Sur de Puntas Tetas. Según la protesta del "Naguilán", se zarpó con rumbo 238 grados verdaderos, avistando las luces del "Flora" a 5 grados abierto por estribor. El demandante sostiene que estaba a tres millas del requerido de Punta Tetas y el Capitán del "Naguilán" por escrito declaró que a 3.2 millas, y en presencia del árbitro trazó en la carta el rumbo 238° resultando que frente a Punta Tetas, y estando el "Flora" abierto 5° a estribor, su situación resultaba a 3 millas y media de la costa Norte más cercana. Esta afirmación está corroborada con la del Práctico Sr. Carlos Zorzi quien concuerda con las 3 1/2 millas en su informe al Gobernador Marítimo.

Por el otro lado, el Bitácora del "Flora" acusa varias posiciones desde el momento en que quedó al garete hasta las 02.20 hrs., resultando 8 1/2 millas a las 18.00 hrs.; 7 millas a las 22 hrs.; 5 1/2 a las 00.30 hrs. y 4 1/2 a las 02.20. Todas estas medidas son a tierra más cercana y no al Faro Punta Tetas que está poco más al Weste. El Sr. Director del Litoral, con las mismas anotaciones del Bitácora concluye que a las 02.20 hrs. estaba a 5.7 millas de Faro Punta Tetas, lo que confirma el Práctico Sr. Verdugo.

Siendo contradictoria la prueba a este respecto, el árbitro estima que el "Flora" ha debido derivar muy lentamente desde que quedó al garete y que a la llegada del "Naguilán" se encontraba a una distancia aproximada de 4 millas del Faro Punta Tetas.

3.- También ha sido discutido el grado de peligrosidad en que se encontraba el "Flora". Los demandantes sostienen que por hallarse tan cerca de la costa y derivar hacia ella, había un manifiesto peligro de que se perdiese. No calcula el demandante dentro de qué plazo se habría producido el encallamiento; su Capitán en la declaración escrita a fs. 22 estima que en 7 hrs. el "Flora" habría llegado a los requeríos del Islote Lobos o Islote Blanca donde la carta marca profundidad de 100 mts. El Práctico Sr. Zorzi no se pronuncia sobre esta materia, pero hace presente que el convoy tomó de inmediato rumbo Sur para alejarse lo más pronto de la costa, evitando cualquiera emergencia. Esto explica el remolque haya tomado 14 horas en llegar a Antofagasta en comparación con 1 1/2 hora que tardó el "Waguilán" en llegar desde Antofagasta hasta el "Flora".

La Cía. Naviera del Sur reconoce que existía un peligro cierto por estar sin máquina en la cercanía de la costa; pero sostiene que este peligro no era inmediato ni estaba en situación desesperada; que el Capitán pidió un remolque y no auxilio; que tenía todavía 24 horas para derivar antes de llegar a la costa; que habría podido largar sus anclas en pendura y agarrarse en el fondo indefinidamente; que estaba en el track; que tenía aparatos de señales. El Práctico señor Verdugo, con el Bitácora a la vista ha opinado que dado el rumbo de la deriva y el viento terral que sopla hacia el W. y la contracorriente hacia dicho punto cardinal, el "Flora", en ningún caso habría sido aconsejado sobre la Punta Tetas; en cambio habría pasado claro de dicha Punta derivando al Norte. Estima el mismo Práctico que el "Flora" pudo haber fondeado bastante lejos de la costa con sus 270 mts. de cadena y aún quedaban las caletas Aptas y Las Barrancas para tomarlas como fondeadero.

Sin eliminar las opiniones relacionadas apesar de la parcialidad del Capitán del "Naguilán" por tener interés pecuniario inmediato en los resultados del arbitraje y apesar de la gratuidad de la opinión del Sr. Verdugo quien opina en base a anotaciones del Bitácora y no en base a hechos percibidos personalmente, el árbitro tiene presente que todo buque al garette constituye un peligro no despreciable, porque se atraviesa a la mar, toma balances y puede desestibarse; que si el Capitán del "Flora" pidió remolque a media noche, conociendo los pocos recursos del puerto de Antofagasta en lugar de esperar el día, fué porque estimó que su buque y cargamento o corría peligro inmediato o podían variar las circunstancias atmosféricas y quedar en grave peligro dentro de breve plazo. Cree el árbitro muy posible y hasta probable que el "Flora" en su deriva hubiese pasado libre la Punta Tetos, o que si el viento lo llevaba hacia tierra, creeprobable que hubiera fondeado con éxito, en gran profundidad aún a riesgo de perder sus anclas; pero estas eventualidades sólo son teóricas, y tanto habrían podido ocurrir como no ocurrir, lo cual puede hacer cambiar el riesgo cierto por uno probable, pero no hacerlo desaparecer del todo.

3.- Se dijo por los demandantes que el "Naguilán" fué elegido para el auxilio y los demandados han sostenido que pudo hacerlo el "Alondra", un buque Inglés, y el remolcador "Kate", de manera que no fueron indispensables los servicios del "Naguilán". La prueba rendida sobre este punto sólo consiste en pareceres de las personas que han sido nombradas. Cree el suscrito que si el remolcador "Kate", hubiera estado en condiciones y con elementos para hacer un remolque, el Gobernador Marítimo no habría dudado un solo instante en ordenarlo dirigirse a efectuar el remolque, porque para eso son los remolcadores. Se ha dicho en autos que

este remolcador es de 460 HP. y a juicio del árbitro, un remolcador de esa potencia no es adecuado para arrastrar un buque de 5.600 toneladas D.W. cargado con 4.100 toneladas, sin gobierno. Si el "Naguilán" empleó 14 hrs. en el remolque, porque el "Flora", sin gobierno se atravesaba y era preciso esperar para enfilear el convoy, puede uno imaginarse que el "Kate" infinitamente más pequeño y débil habría corrido el riesgo de ser abatido junto con su remolcado sobre las rocas.

4.- En cuanto a los daños sufridos por el bote de servicio, avaluados por el demandante en \$ 11.300 y rechazados por el demandado, ha quedado comprobado que el "Naguilán" debió arriar su bote en 3 oportunidades en alta mar con buen tiempo pero mar boa; pero ni el Bitácora, ni la protesta, contienen anotación alguna de daños sufridos por el bote, apesar de que el Capitán y Primer Piloto del "Naguilán" manifestaron al árbitro que éste se había golpeado contra los costados del "Naguilán". Estima el árbitro que los botes de servicios están hechos para esta clase de servicios y como no se ha acreditado en manera alguna la cuantía de los daños, no acepta este ítem.

5.- También ha sido discutido el valor de las espías y cables pertenecientes al "Naguilán" que se destruyeron o sufrieron con el remolque. Los demandantes avalúan los 230 mts. de alambre de acero de 1 1/2" en \$ 264.000 y 400 mts de jarcia de manila a \$ 612 el Kg. \$ 783.360 total \$ 1.047.360, y solicitan el 75 % de este último valor como indemnización.

Los demandados han sostenido que la jarcia de manila valía \$ 180 el mt. y el cable de acero \$ 576.

El árbitro solicitó del Sr. Alfredo Novión que cotizara lo que a un Armador costaba en Marzo de 1955 el metro de cable de acero de 1 1/2" y la jarcia de manila de 8", obteniendo como

respuesta la cifra \$ 755 para el cable de acero y \$ 320 para la jarcia de manila.

El Capitán del "Naguilán" manifestó personalmente al árbitro que las espías del "Naguilán" que se cortaron tenían un uso de un mes aproximadamente y que su largo era de 220 mts.c/u. Por lo tanto, aplicando la práctica aseguradora de deducir 1/3 por nuevo o viejo, resulta que los 440 mts. de jarcia valían nuevos \$ 140.800 y usados \$ 93.868. Estas mismas espías se cortaron varias veces, por lo cual el árbitro las considera solo aprovechables para bozas o para estopa, a razón de \$ 20 el Kilo. Como su peso era de 1.280 Kg. el valor de aprovechamiento es de \$ 25.600, que deducidos de los \$ 93.868 asignados a las espías usadas, queda como valor indemnizable la suma de \$ 68.268. En cuanto al cable de acero, el mismo Capitán declaró ser nuevo, y como los 220 metros valían, según cotización Sr. Novión, \$ 166.100, castigando el 10 % perdido al cortarse en un extremo, y asignando un 50 % al resto como cable desgastado, el árbitro estima que por este capítulo debe indemnizarse \$ 91.355.-

Remuneración por el auxilio.

Estima el árbitro que en el presente caso no concurren todas las circunstancias exigidas por el Derecho Marítimo para calificarlo como un "salvamento". En efecto, de acuerdo con la doctrina que prevalece universalmente sobre esta materia, existe salvamento cuando luego de haberse producido un siniestro marítimo terceras personas recogen los restos naufragos o contribuyen a aminorar las consecuencias del accidente. También se acepta calificar como salvamento cuando el siniestro es tan inminente, o irremediable, que si no hubiera concurrido el salvador, la otra nave habría tenido que sucumbir en un corto plazo sin que existiera otra posibilidad o alternativa. Esta es la doctrina moder-

na, la cual no se compadece con los ejemplos de "salvamento" ofrecidos por nuestro artículo 1163 del Código de Comercio de Chile, adecuados en 1865, pero obsoleto desde el día en que se instaló a bordo el primer transmisor inalámbrico. Por todo ello, el árbitro en su calidad de arbitrador, prescinde del artículo 1163. Tampoco cree el suscrito que deba calificarse el asunto como un remolque comercial, tanto porque los remolques comerciales no se piden al Gobernador Marítimo a media noche, en un puerto en que hay un solo remolcador inadecuado para la faena de que se trata, como, porque la situación reconocida por el Capitán del "Flora" en su protesta de fojas 17, llevan al convencimiento de que había peligro cercano aunque no inminente. En el parecer del árbitro, se trata de un típico caso de auxilio o asistencia marítima, el cual se encuentra reglamentado por la Ley de Navegación de 1878 en su artículo 151, sin perjuicio de la Reglamentación del Convenio de Bruselas del año 1910, disposiciones estas últimas no obligatorias en Chile, pero de uso casi universal. El artículo 1164 de nuestro Código de Comercio, menciona los hechos que debe tener presente la persona que evalúa éstos servicios; pero no indica la fórmula o sistema en que debe aplicarse. Se citan los siguientes hechos, en el siguiente orden: 1.- La prontitud del servicio; 2.- El tiempo empleado en él; 3.- El número de personas necesarios para dispensar una asistencia eficaz; 4.- La naturaleza del servicio; 5.- El peligro corrido para prestarlo; 6.- El que cerran los objetos salvados; 7.- La fidelidad con que éstos hayan sido entregados, y 8.- Su valor determinado por peritos.

Las cinco primeras circunstancias están relacionadas principalmente con la nave salvadora, como si el legislador hubiera deseado que el tasador avaluase el servicio principalmente por

por el sacrificio, gasto o peligro corrido por la nave salvadora con preferencia a las características de la nave salvada. El Juez preguntará al salvador: ¿Acudió Ud. de inmediato?, ¿cuánto tiempo ocupó auxiliando o salvando?, ¿cuántos hombres forman la tripulación de su nave?, en qué consistió su trabajo material?, qué peligro corrió Ud. a su vez en la faena?. Sin embargo, la parte demandante ha apoyado su acción principalmente en las circunstancias 7a. y 8a., o sea, en el peligro en que se encontraba el "Flora" y en el alto valor de su casco y cargamento. Si hubiéramos de ponderar las circunstancias, para aplicarlas al caso en estudio, en el orden en que las mencionó el legislador, y si aceptáramos como prudentes las cifras indicadas por los demandantes como costos diarios de mantención y lucre cesante del "Naguilán", resultaría que por las 16 horas ocupadas en la faena, el "Naguilán" tendría derecho a una remuneración de $\left\{ \frac{577.210 \times 16}{24} \right\} = \$ 394.806$, más los materiales destruidos; pero como también debemos tener presente la intensidad del peligro corrido por el "Flora" y el valor comercial de este buque y su cargamento, debe el árbitro encontrar la medida en que éstos últimos factores operan en la valoración del servicio frente a las demás circunstancias ya mencionadas. De una parte existe el límite legal de 50 % del valor salvado, porcentaje éste que nos da una cifra de cincuenta y cinco millones de pesos, guarísimo cinco veces superior a la pretensión de los demandantes, quienes piden solamente el 11 % del valor del casco y carga, o sea, doce millones.

Si este caso se discutiera en España, se diría que siendo la cifra máxima a pagar el 10 % del valor salvado, cifra que se aplica cuando la faena ha sido larga, peligrosa, con mal tiempo y el valor salvado pequeño, no sería posible asignar el 11 %

a un auxilio prestado a doce millas de puerto, con buen tiempo, de duración de 16 horas el cual no ofreció peligro al buque auxiliador.

Existen también numerosos precedentes de casos de auxilios pagados en Chile, algunos en arreglo directo, otros mediante arbitraje, y otros en fallo judicial.

Tomando en cuenta la desvalorización de la moneda durante los últimos quince años, por remolques de menos de 24 horas, prestados a naves en peligro más o menos inmediato y cuyo valor giraban en las cercanías de los U.S. \$ 230.000, el árbitro ha obtenido un término medio 3 % del valor salvado, como referencia entre el valor salvado y la remuneración. Ha tenido también presente el árbitro los fallos de los tribunales Británicos durante los últimos años y ha elegido los siguientes casos más o menos semejantes al de antes:

<u>Nave.</u>	<u>Valor auxiliado.</u>	<u>Tiempo empleado.</u>	<u>Remuneración.</u>	<u>Porcentaje.</u>
Cornwood.	£ 82.000	12 hrs.	£ 2.000	2,4 %
Guernsey Coast.	£ 84.000	7 1/2 "	£ 250	0,29 %
Kedah.	£ 72.550	20 "	£ 4.000	0,5 %
Lass O'Doune.	£ 4.937	24 "	£ 250	4,9 %
Irish Fir.	£ 82.000	6 1/2 "	£ 700	0,85 %
Loch Tulia.	£ 62.632	8 "	£ 800	1,2 %
Moscha D. K.Y.	£ 86.000	5 "	£ 1.500	1,7 %
Doniefs.				
Prometeus.	£ 65.441	48 "	£ 1.445	2 %
Westburn.	£ 56.000	3 "	£ 3.250	5,8 %

En consecuencia, estimo que tres millones de pesos debería compensar satisfactoriamente el tiempo empleado por el vapor "Neguilán" y remunerar los sacrificios de la tripulación y sus

armadores.

Se resuelve por lo tanto:

- 1°.- Que la Compañía Naviera del Sur Limitada, deberá pagar a la Compañía Naviera Haverbeck y Skalweit S.A., dentro de sesenta días de notificado este Laudo, la suma de tres millones ciento cincuenta y nueve mil seiscientos veintitres pesos, correspondiendo ciento cincuenta y nueve mil seiscientos veintitres al valor de las espías y cable sacrificados; trescientos ochenta y cuatro mil ochocientos seis a costo de operación del "Maguilán" y el saldo a remuneración divisible con la tripulación.
- 2°.- que también debe pagar el impuesto de cifra de negocio sobre la factura que emita.