

7-Jun-55

Valparaíso, once de Septiembre de mil novecientos cincuenta y seis.

VISTOS:

1°.- La carta dirigida al suscrito el 21 de Noviembre 1955 por el señor Edmundo Cater, quien, asumiendo la representación de los Corredores de Seguros en Londres señores A. M. Marrs & Co. Ltd., manifiesta que los Aseguradores Extranjeros del b/m "Isabella" desean que el suscrito proceda en calidad de árbitro a fijar la remuneración adeudada por dicho buque motor al vapor "Lontué" por los servicios recibidos de éste último el 7 de Junio de 1955.

2°.- La carta de los señores Martinez Pereira y Cia. S. A. Naviera, fechada el 6 de Diciembre de 1955, en la cual hacen igual nombramiento.

El árbitro aceptó el cargo el 7 de Diciembre de 1955, se constituyó a bordo del buque motor "Isabella" oyendo al Capitán del mismo, señor J. Velasquez, quien expuso lo que estimó pertinente. Oyó también al Capitán del vapor "Lontué", señor Villegas.

Y teniendo, además, presente lo que se expone a continuación:

Antecedentes de hecho.

En circunstancias que el buque motor "Isabella" navegaba entre Iquique y Antofagasta, después de haber tomado un cargamento de azufre en Arica y de sulfato de sodio en Iquique, además de una pequeña partida de barriles y botellas vacías, y habiendo zarpado de Huanillos a las 20.20 horas del día 6 de Junio de 1955, se encontraba el día 7 de Junio a las 04.20 horas en Lat. 22.25 S. y Long. 70.29 W. cuando falló el sistema mecánico del timón presumiéndose que se hubiera soltado de su base en el codaste.

Se probó el timón con la máquina despacio, pero gobernaba en forma defectuosa. Se bajaron las revoluciones de la máquina a 170 y se arribó a Mejillones para reconocer averías.

Afortunadamente se encontraba en este puerto el crucero "O'Higgins", cuyo buzo, a pedido del Capitán del "Isabella", inspeccionó el timón, informando que el acoplamiento del tronco del timón y unión del flange estaban quebrados.

Como en Mejillones no existiera maestranza capaz de hacer la reparación, los armadores decidieron que el "Isabella" fuera remolcado hasta Valparaíso por el vapor "Lontué" el cual se encontraba en el puerto de Antofagasta.

El "Lontué" llegó al costado del "Isabella" el 11 de Junio a las 07.40 horas. Para dar más seguridad a la faena, se



acordó transbordar parte de la carga que traía el "Isabella" al "Lontué" que estaba descargado.

Durante los días 11 y 12 se trabajó transbordando el cargamento del "Isabella", operación que terminó a las 17.50 horas del día 13. A las 19.18 hs. después de haber afianzado el cable de remolque, el "Lontué" empezó a remolcar al "Isabella" con 60 brazas de cadena y 100 mts. de alambre. El "Isabella" puso máquina "despacio".

El convoy navegó en buenas condiciones durante los días 14 y 15. Durante los días 16, 17 y 18 arreció el viento y la mar se puso gruesa produciéndose fuertes y esporádicos balances en el "Isabella". El día 18 hubo que parar la máquina del "Isabella" para mantener distancia y se gobernaba con dificultad. Las condiciones atmosféricas empeoraron durante la noche del 18 y el día 19, estando a la cuadra del Faro Lengua de Vaca se soltaron los alambres que tenían trincada la pala del timón comprobándose que esta había saltado de la taza del codaste. Considerando el tiempo reinante, viento S. 4 a 5 y mar gruesa y la imposibilidad de llegar a Valparaíso con el timón, el Capitán del "Isabella" solicitó del Capitán del "Lontué" que recalara en Coquimbo con el objeto de sacar el timón y evitar su pérdida. A las 10.15 horas el convoy viró en demanda de Coquimbo y se trincó, como mejor se pudo, la pala del timón. A las 18.28 hs. del día 19, el "Lontué" empezó a virar cadena para acortar el remolque, fondeándose ancla en Coquimbo, a las 19.00 horas.

A las 10.00 horas del día 20, el buzo bajó para inspeccionar el timón, encontrando relajada la parte de popa de la tapa del timón. El timón quedó atrincado nuevamente, esta vez por el buzo, a las 16.00 horas.

El día 21, el "Lontué" tomó agua para bebida y carbón de consumo, faena esta última que duró hasta las 22.30 horas.

A las 10.55 hs. del día 22 el convoy zarpó de Coquimbo en demanda de Valparaíso, colocándose al "Isabella" 15 bzs. de cadena a popa para hacer las veces de timón.

El viaje entre ambos puertos se hizo con buen tiempo y sin novedad, llegando el convoy a Valparaíso el día 24 a las 13 horas.



Consideraciones.

Tiempo empleado.

El "Lontué" se encontraba en el puerto de Antofagasta cuando recibió del Capitán del "Isabella", quien había convenido con los Armadores, por teléfono, la orden de dirigirse a Mejillones descargado, con el objeto de tomar 800 toneladas de carga del "Isabella", aliviando así al "Isabella", lastrándose a sí mismo, porque tenía poca carga.

A las 18.25 hs. del 10 de Junio el "Lontué" zarpó de Antofagasta en demanda de Mejillones, lugar al que llegó a las 03.00 hs. A las 07.45 hs. atracó al costado del "Isabella" para recibir la carga de transbordo, operación que tomó el día 11, trabajando hasta las 23 horas; el día 12, sin trabajo extraordinario

y el día 13, hasta las 16.00 horas.

El convoy zarpó el día 13 a las 19.00 horas y navegó hasta el día 19, a las 13.00 horas en que fondeó en Coquimbo. Zarpó nuevamente de Coquimbo con destino a Valparaíso, el día 22 a las 10.45 hs. y largó al "Isabella" en Valparaíso, el día 23 a las 11.40 hs.

Por lo tanto, el vapor "Lontué" ocupó su tiempo como sigue:

	<u>d</u>	<u>h</u>	<u>m</u>
Navegando solo en demanda "Isabella" - 63 millas	0	8	35
En puerto en espera: Mejillones	2	16	-
Coquimbo	2	16	45
Navegando en convoy más 50 en 643 "	3	-	-
más 50 millas/ regreso desde altura Tongoy y reanudación Track.	<u>13</u>	<u>17</u>	<u>20</u>

Prontitud del Servicio.

Estima el árbitro que por haber estado el "Isabella" en el puerto de Mejillones fondeado con seguridad, su remolque a Valparaíso no fué un acto de salvamento ni de auxilio, ni de asistencia prestado en el mar, sino que un remolque hecho por una nave hermana a otra inmovilizada en un puerto, sin recursos de ninguna especie para hacer reparaciones. No puede, por lo tanto, tomarse en cuenta la mayor o menor prontitud con que se prestó el servicio ya que ello en poco o en nada influía en el éxito de la faena.

Número de personas ocupadas.

Los antecedentes tenidos a la vista, revelan que el remolque se inició y terminó con felicidad. Las faenas de armar y largar el remolque se hicieron dentro de puertos abrigados, de manera que el personal ocupado ha sido el mínimo necesario para esta clase de maniobras.



Naturaleza del servicio y peligro corrido.

Como se ha dicho más arriba, las faenas de armar o pasar el remolque, se hicieron en los puertos de Mejillones y Coquimbo, que son abrigados. Según el Bitácora del "Lontué", durante la navegación en convoy, hubo buen tiempo, y aunque la mar estuvo a veces "Boba" y aún con "Marejada" y hasta "Gruesa" durante 10.00 horas, la fuerza del viento nunca pasó de 3, habiendo sido de 2 y 1 durante la mayor parte del tiempo. No hay constancia tampoco de que se haya cortado el cable de remolque, accidente desgraciadamente muy frecuente en esta clase de faenas. En el parecer del árbitro, el "Lontué" no corrió durante la faena más peligro que el que corre cualquiera nave que lleva a otra en remolque, peligros conocidos y contemplados de antemano. El b/m "Isabella" no corría peligro alguno en el puerto de Mejillones, de manera que en la valoración del servicio es este un factor que en nada influyó.

Valor del "Isabella"

En la valoración de los servicios de salvamento, asistencia o auxilio, cobra no poca importancia el valor venal del objeto auxiliado o salvado. En el presente caso, en cambio, el árbitro atribuye escasa importancia a dicho factor, porque siendo el valor salvado complemento del peligro corrido y no habiendo habido peligro, el valor de la nave remolcada sólo influye en la responsabilidad de la nave remolcadora, en caso de que por su culpa sobrevengan averías al remolcado.

El valor asegurado del casco del "Isabella" era de.....
£ 155.000-0-0 que estimadas a razón de \$ 560 c/u daban al "Isabella", en aquella época un valor de \$ 86.800.000.- El cargamento valía \$ 7.862.000, lo que hace un total de \$ 94.662.000.-

CONCLUSION:

Considerando:

- 1°.- Que el costo diario de operación del vapor "Lontué", a la época en que se prestó el remolque, era aproximadamente de \$ 100.000 sin considerar gastos fijos, como ser prima de seguro, reparaciones, impuesto por faros y balizas, proporción de gastos de oficina, etc.,. Como el tiempo empleado remolcando al "Isabella" fué de 14 días, por este solo concepto el "Lontué" podría cobrar la suma de \$ 1.400.000.-
- 2°.- Que el cable de acero empleado en el remolque fué dado en arriendo por la Armada, y por haberse cortado, su valor deberá ser pagado con cargo a la Avería Gruesa del "Isabella"; pero no debe figurar en este fallo.-
- 3°.- Que si se hubiera buscado los servicios de un remolcador de alta mar, el cual habría tenido que viajar desde Valparaíso, empleando cuatro días en el viaje de ida y cinco o seis de regreso en convoy, total nueve días, a razón de una tarifa teórica de \$ 280.500 diarios, el costo mínimo habría sido de \$ 2.524.500.- Sin embargo, es público y notorio que el remolcador "Poderoso", en Junio de 1956, por ir a buscar y traer desde Talcahuano a Valparaíso al b/m "María Elisabeth" hermano del "Isabella", descargado y sin máquina, recorriendo en total 430 millas y demorando 6 días, cobró \$ 4.250.000, o sea, a razón de \$ 700.000 diarios, tarifa básica esta última similar a la cobrada por los escampavías y remolcadores de la Armada.
- 4°.- Que estima el árbitro que el remolcador "Poderoso" no habría aceptado hacer el remolque por una remuneración inferior a \$ 500.000 diarios lo que habría resultado en \$ 5.000.000 para un trabajo de 10 días (El árbitro agrega 1 día para la entrada a Coquimbo que pidió el "Isabella" para afirmar el timón).-
- 5°.- Que los señores Martínez Pereira y Cía. S. A. Naviera han estimado estos servicios a razón de \$ 600.000 diarios solicitando de los aseguradores del "Isabella" el pago de.....
\$ 8.400.000 por 14 días de servicio más el impuesto de 11 %, total \$ 9.324.000.-



6°.- Que el cargo tiene empleo se debió en parte a hechos en Valparaíso, a las 17,30 horas del 17 de Enero de 1927, en el buque "Lontué" como fuere de los días y medio en Mejillones esperando y tomando cargo de bordo de los dos buques y medio en Coquimbo, de los cuales un día pudo haberse al arreglo del timón del "Isabella" y el otro día al medio al aprovisionamiento del "Lontué".

7°.- Que debe considerarse por otra parte que normalmente, un convoy ideal habría navegado como término medio 5 millas por hora con lo cual habría salvado la distancia Mejillones - Valparaíso en 5 días y 3 horas, a los cuales habría habido que agregar los 4 días de viaje en busca del remolcador.

8°.- Que en Valparaíso, a las 17,30 horas del 17 de Enero de 1927, en el buque "Lontué" se agregaron a bordo los dos buques y medio en Coquimbo, de los cuales un día pudo haberse al arreglo del timón del "Isabella" y el otro día al medio al aprovisionamiento del "Lontué". Lo menos habría que presentarse a los Armadores cobran, lo que necesariamente habría costado en dicho viaje el cual habría tardado 4 días con un costo de \$ 400.000.

9°.- Que como resultado de las consideraciones hechas más arriba, el árbitro suscrito evalúa los servicios de remolque en la suma única o total de \$ 3.600.000, sin que a su juicio correspondiera agregar impuesto por cifra de negocios, ya que no se trata de servicios prestados a una tercera persona, ni los señores Martínez Pereira y Cia. S. A. Naviera extenderán boleto de factura a su propia orden a la cual debe agregarse el impuesto.

autorizada íntegra y excusé firmar.

Regúlense los honorarios del árbitro en.... \$ 100.000 y los del actuario en \$ 10.000 pagaderos el 50 % por los Srs. Martínez Pereira y Cia. S. A. Naviera y el 50 % con cargo al Debe de la Avería Gruesa.-

Pancé

H. K.



En Valparaíso, a las 17 horas del 17 de Enero de 1957, en su domicilio calle Cochrane 843, notifiqué el Laudo Arbitral que precede a don Pedro Marincovich por medio de copia autorizada íntegra que entregué a su empleado don Luis Soto Cortés, quien excusó firmar.

[Handwritten signature]



En Valparaíso, a las 17,30 horas del 17 de Enero de 1957, en su domicilio calle Blanco 891, notifiqué el Laudo Arbitral que precede, a don Manuel Losada por medio de copia autorizada íntegra que entregué a su empleada doña Sonia Peláez, quien excusó firmar.

[Handwritten signature]



En Valparaíso, a las 18 horas del 17 de Enero de 1957, en su domicilio calle Prat 865, notifiqué personalmente a don Leando Pereira el Laudo Arbitral que precede, le dí copia autorizada íntegra y excusó firmar.

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

