

Valparaíso, 22 de Noviembre de 1957.-

Vistos:

A fojas 1 de estos antecedentes, rola copia de la carta protocolizada en la Notaría de don Mario Farren, el 17 de Agosto de 1957, la que fué dirigida al suscrito el 13 del mismo mes por el Sr. Nicola Petrovic, en representación de la Montan Reederrei G.M.B.H., y por el Sr. Carlos Monckton, en representación de Valek y Monckton S.A., Armadores de las motonaves: "ANTONIA" y "SAN VICENTE", respectivamente. En esta carta el suscrito fué designado árbitro arbitrador para determinar, sin forma de juicio, en única instancia y sin ulterior recurso, el valor de los servicios que los Armadores de la motonave "ANTONIA" deberán pagar a los Armadores de la motonave "SAN VICENTE", por los servicios que ésta prestó a aquélla el 1° de Enero de 1957.

Constituido el juicio de compromiso, la Compañía Marítima Valek y Monckton S.A. expuso en su presentación de fs. diez:

Que el 31 de Diciembre de 1956, a las 19.30 hs. encontrándose la M/N "SAN VICENTE" en Lat. 25° 14' S y Long. 70° 59' W., avistó a cinco millas aproximadamente a una nave que hacía señales por destellos. Encendida su radiotelefonía comprobó que era la M/N "ANTONIA" que se encontraba al garete y pedía auxilio al "SAN VICENTE".-

Que el Capitán del SAN VICENTE puso proa inmediatamente hacia el ANTONIA y pidió instrucciones al Gobernador Marítimo de Antofagasta, manteniéndose sobre la máquina para contrarrestar la fuerte corriente que atravesaba ambas naves. A las 20.15 hs. se recibió telefonema del Gobernador Marítimo de Antofagasta ordenando al SAN VICENTE remolcar al ANTONIA hasta Taltal.

A las 20.30 hs. la tripulación del SAN VICENTE cogió la cuerda lanzada por el ANTONIA, pero como el remolque no estaba preparado y atendido el peligro que importaba la cercanía de ambas naves, el SAN VICENTE optó por alejarse prudentemente y esperar nuevo aviso, el que llegó a las 22.20 hs., tomando y tezando luego el remolque a las 22.30, hora en que el convoy se puso en marcha

a media fuerza adelante con rumbo a Taltal.

Agrega que el ANTONIA se encontraba sólo a 20 millas de la costa ; que la corriente tenía una velocidad de 3 a 4 millas por hora hacia tierra, por lo cual el ANTONIA EN SU DERIVA HABRÍA LLEGADO a los roqueros en menos de ocho horas.

Analiza enseguida el grado de peligrosidad en que se encontraba el ANTONIA, a la luz del Derrotero Oficial de la Costa de Chile y destaca que el ANTONIA tenía una falla en su telefonía, ya que no funcionaba la banda 2, lo que obligó al SAN VICENTE a servir de puente para que el ANTONIA pudiese comunicarse con el servicio radio-telefónico de Antofagasta.

Termina la exposición de hecho sosteniendo que en Taltal no había ninguna nave que hubiese podido acudir en auxilio, y que no hay constancia de que las hubiese habido en las cercanías, lo que colocaba al ANTONIA en situación precaria y peligrosa.

Los fundamentos de derecho invocados por la Compañía Marítima Valck y Monckton S.A. consisten en calificar el caso como un salvamento, atendida la definición del artículo 1163 del Código de Comercio de Chile que dice: "son casos de salvamento:...2º. si la nave o mercadería encontradas sin dirección en alta mar o en la costa fueren salvadas." - En el decir de los demandantes, el SAN VICENTE encontró al ANTONIA, ya que esta hacía señales de auxilio con destellos,- Cita a continuación una sentencia de la Exma. Corte Suprema y la opinión del tratadista español Sr. Fariña.

Los demandantes avalúan el ANTONIA en \$ 310.000.000.- y su cargamento en \$ 109.036.122.- Calcula el tiempo empleado desde que abandonó su track hasta que lo reanudó, en 12 horas, habiendo perdido, además, un día entero por haber llegado a Coquimbo el 2 de Enero, a las 19.40 en lugar de haber llegado de amanecida, no pudiendo encontrar cuadrillas para descargar a dicha hora.

Como remuneración cobra \$ 15.000.000 y como gastos añade \$ 266.000 por costo de un día de itinerario; \$ 686.000 por dos espías que se molieron; \$ 13.200 por 12 horas de rancho; \$ 57.168

por 12 horas de sueldos y \$ 33.000 por doce horas de combustible y aceite; lo que lleva el total cobrado a \$ 16.055.368.-

Los demandantes acompañaron copia de la protesta levantada en Coquimbo por el Capitán del SAN VICENTE; copia del Bitácora del SAN VICENTE, entre el 31 de Diciembre de 1956 y el 1° de Enero de 1957; Comunicación del Capitán del SAN VICENTE al Gobernador Marítimo de Coquimbo; copia de la Carta frente a Punta Grande con anotación de los movimientos de las naves; copia del manifiesto de carga del ANTONIA con anotación del valor de la misma; comunicación del Sub-Director del Litoral a los demandantes fechada el 17 de Abril de 1957 dejando testimonio, entre otras cosas, de que no hay situación en los archivos de radios de los buques navegando en las inmediaciones de Taltal, entre el 31 de Diciembre de 1956 y 1° de Enero de 1957, y carta de viaje del Capitán del SAN VICENTE a sus Armadores.-

Puesta la demanda y documentación en conocimiento de los Srs. Montan Reederei, contestaron como sigue:

Que las frases empleadas por los demandantes en su presentación, a saber: "que el SAN VICENTE desvió su ruta..."; "que se mantuvo en las cercanías en constante movimiento de máquina..."; "que debido a la fuerte corriente que existía en la zona..."; "que el buque no obedeció con máquina despacio..."; "que dando fuerza adelante debido a la mar rizada..."; "que la corriente se iba haciendo más fuerte a medida que se acercaban al puerto"; "que en razón de las continuas enmendadas de rumbo..."; etc., etc.; quedan desvirtuadas leyendo solamente las anotaciones del Bitácora del SAN VICENTE que copia textualmente. Iguales anotaciones se encuentran en el Bitácora del ANTONIA.

Que la corriente sólo era de 0.6 nudos, por lo cual impulsado por ella, después de 96 horas, se habría encontrado a más de 70 millas de la costa. Agrega que la vela auxiliar habría hecho el empuje más rápido.

Indica enseguida el nombre de nueve naves que se encontraban rela-

tivamente cerca del ANTONIA a la época en que quedó al garete, las cuales habrían podido darle remolque.

Luego, entra en el terreno del Derecho Marítimo para analizar el "remolque", la "asistencia" y el "salvamento" y llega a la conclusión de que el servicio prestado al ANTONIA fué un simple "remolque".-

En cuanto al monto de la remuneración cobrada, terminan su presentación estimándola muy exagerada, y al efecto hacen presente al árbitro lo que a otras naves se les ha mandado pagar: v.g.: por remolques dados al "ISABELLA" por el "LOA" y por el "LONTUE" en Marzo y Junio de 1956 con recorrido de 474 y 706 millas y tiempo de 4 días y 12 días respectivamente, a saber: tres millones y tres millones seiscientos mil pesos.

Como único documento acompañan un informe técnico emitido por uno de los peritos del Comité Marítimo de la Asociación de Aseguradores, Capitán Sr. Roberto Miethe.

El 11 de Octubre el árbitro abrió un término probatorio e invitó, a las partes para que acreditasen los hechos controvertidos mediante la exhibición de los bitácoras originales de Cubierta y radiotelefonía u otros documentos. Ambas partes presentaron los libros solicitados y Montan Reederei G.M.B.H. acompañó además el Certificado de la Dirección del Litoral a que me referiré más adelante.

Vencido el término probatorio, las partes fueron citadas para sentencia:

Considerando: en cuanto a los hechos:

1°.- Que son hechos principales en que las partes están de acuerdo, a lo menos, en cuanto a sus circunstancias esenciales:

a) Que el ANTONIA, por falla de máquina quedó al garete a las 19.00 horas del 31 de Diciembre de 1956 en Latitud 25° 14' S y Long. 76° 50' W, según los demandantes y Lat. 25° 21' S y Long. 70° 54' W, según los demandados a 20 ó 22 millas al Oeste de Talcahuano, diferencia que el árbitro se explica al notar que el SAN VICENTE dió su propia situación al avistar al ANTONIA a 5 millas de distancia, y el ANTONIA dió la suya.

- b) Que la corriente hacía derivar al ANTONIA hacia el N.E.
- c) Que las condiciones atmosféricas a las 19.30 horas eran: mar rizada; viento fuerza 2; a las 02.10 hs. mar tranquilo, oleaje suave y bajo; buena visibilidad; en general buen tiempo.
- d) Que a las 19.15 hs. el ANTONIA envió un mensaje radiotelefónico al Gobernador Marítimo de Antofagasta y a su Agente en dicho puerto avisando el accidente y pidiendo atención a las 20.00 horas y a las 20.15 horas el SAN VICENTE recibió mensaje del citado Gobernador Marítimo ordenándole remolcar a la M/N ANTONIA hasta Taltal.
- e) Que la maniobra de afianzar el cable de remolque no ofreció dificultades excepcionales, ni éste se cortó durante el viaje en convoy.
- f) Que las naves llegaron a Taltal a las 03.33 horas del día 1° de Enero y que el SAN VICENTE zarpó de dicho puerto para reanudar su viaje a las 03.55 hs.

2°.- Que los hechos de importancia, controvertidos y su prueba, pueden resumirse como sigue:

3°.- EL ANTONIA ni estaba en peligro grave e inminente de encallar, pero tampoco se encontraba en una situación que le hubiera permitido prescindir de la ayuda del SAN VICENTE o de cualquier otra nave. En efecto, el árbitro, con ambos bitácoras a la vista, ha marcado en la Carta las posiciones del ANTONIA a las 19.00 hs., cuando quedó al garete, y a las 22.00 horas, cuando fué tomado a remolque, pudiendo comprobar que la deriva fué de 3 1/2 millas en el lapso de 3 horas. Si la corriente hubiese continuado llevando al ANTONIA siguiendo la línea recorrida, habría pasado claro a dos o tres millas de la Punta Grande. Este recorrido de veinte a treinta millas, hasta la costa, habría tardado aproximadamente 17 horas. Sin embargo, el árbitro conoce varios casos de naves que quedaron a la deriva en la misma zona a las cuales la corriente acercó hasta 4 millas de la costa, tomándolas luego la contra-corriente y viento terral para alejarlas hasta 6 y 10 millas, siempre derivando hacia el Norte.

4°.- Que la vela improvisada a bordo del ANTONIA no le dió el gobierno esperado, toda vez que en su propio bitácora, a las 19.30 hs.

se anotó: "Se iza una vela improvisada compuesta por un encerado y sostenida por medio de las plumas de las grúas 1 y 2, no dando resultado."

5°.- Que si el Capitán del ANTONIA se hubiera sentido seguro lo habría dicho en sus telefonemas y habría negociado un remolque comercial, con alguna embarcación, a pesar de que en la zona no hay remolcadores capaces de hacer dicho trabajo.

6°.- Que en el parecer del árbitro, cualquiera nave cargada, al garete, cerca de la Costa, aunque sea época de verano, constituye un peligro no despreciable, porque se atraviesa a la mar, toma balances exagerados que desestiban la carga y esto puede traer consecuencias fatales.

7°.- Que de conformidad con el Certificado expedido por el Sr. Director del Litoral, el 24 de Octubre de 1957, corriente a fojas 28, el INDUS 12, a las 19.20 horas del día 31 de Diciembre estaba frente a Punta Guanillo, fondeando en Caldera a las 08.45 hs. del día 1°; el vapor DON ALBERTO, a las 16.00 hs., se encontraba a 17 millas al Norte de Caldera, navegando de Antofagasta a Lota; el vapor MAULE, a las 10.00 hs. del día 31, fondeó en Antofagasta, saliendo a las 11.00 hs. del día 1° para Chañaral; el vapor VINA DEL MAR, a las 22.45 hs. zarpó de Antofagasta para Tocopilla.

8°.- Que las presencias de las antedichas cuatro naves a una distancia que les habría permitido acudir en auxilio del ANTONIA dentro de las 17 horas - que el árbitro estima que pudo tardar, en las circunstancias más desgraciadas, en derivar hasta los roquerios - desvirtúa la aseveración de los demandantes en el sentido de que no había nave alguna en la zona y que por lo tanto, sólo el SAN VICENTE pudo prestar el servicio.

9°.- En cuanto a la descompostura de la radiotelefonía del ANTONIA, el árbitro, asesorado por un radiotelegrafista, ha estudiado los bitácoras de ambas naves, llegando a las siguientes conclusiones:

a) A las 08.00 hs. del día 31 de Diciembre el Capitán del ANTONIA entregó a su radiotelegrafista un mensaje para el Gobernador Marítimo de Antofagasta, el que sólo pudo cursar a las 18.05 en Ban-

da 4 (2.000 Kc.), lo que demuestra que la Banda 2 (5.532 Kc) que se usa para llamada y toma de contacto, no funcionaba normalmente.

b) Que afortunadamente el mensaje de las 19.15 hs. (también en Banda 4) fué escuchado de inmediato por la Estación Costera de Antofagasta, ya que a las 20.15 hs., o sea, 1 hora más tarde, ésta ordenaba al SAN VICENTE tomar a remolque al ANTONIA y conducirlo al Taltal.

c) Que la falta de potencia en la Banda 2 se confirma con el hecho de haber servido el SAN VICENTE de puente a las 19.40 hs. para que el ANTONIA pudiera comunicar al Director del Litoral y a sus Armadores en Valparaíso el accidente de autos.

d) A las 20.15 hs. el ANTONIA se comunicó con el Cazador "INDUS 12" siempre por Banda 4 (2.000 Kc.)

e) En el viaje anterior el ANTONIA había tenido dificultades con la banda 2 de su trasmisor, y aunque del defecto fué atendido en Valparaíso, la compostura no fué perfecta.

10°.- Que los Armadores del SAN VICENTE no han acreditado en forma alguna, a pesar de haber sido invitados a ello, el empleo y destrozo de dos espías nuevas de manila de 8" de su propiedad y en cambio en el Bitácora del ANTONIA aparece que en ese barco se arreglaron los utensilios de remolque, a saber: 100 mts. de cable de acero de 1" empalmado sobre la cadena de ancla de babor más 60 mts. de cadena. En el Bitácora del SAN VICENTE, en cambio, sólo aparece a las 22.20 hs. la anotación de "tomamos remolque M.N. ANTONIA". El remolque sólo demoró menos de 5 horas, no se cortó el cable y el tiempo era bueno a pesar de la corriente que obligó al SAN VICENTE a cambiar rumbo, lo que no justificaría el destrozo de dos espías nuevas sin hacer mención en el bitácora.

11°.- Que respecto de la apreciación del valor del ANTONIA y su cargamento, hecho por los demandantes, el árbitro está de acuerdo en que a la época el ANTONIA, con un seguro de £ 155.000, podía estimarse en \$ 310.000.000 y su cargamento, según las pólizas de cabotaje, declaradas por los propios embarcadores, y confesada

por los demandados, valía \$ 109.038.122.-

12°.- Que al declarar los demandantes que el costo diario del SAN VICENTE es de \$ 266.000, el árbitro entiende que la antedicha cifra cubre el combustible, mantención de tripulación y rancho, o sea, gastos directos, por lo cual no se compadece el cobro de \$ 266.000 por "pérdida de un día de itinerario" con el cobro de medio día de rancho, sueldo y combustibles que se hace en la lista y por idéntico concepto.-

Considerando: respecto de la cuestión de derecho:

13°.- Que el caso sometido a la decisión del árbitro no reúne las características de un "salvamento" en el mar, toda vez que el ANTONIA en ningún momento constituyó un resto náufrago recogido por la tripulación del SAN VICENTE, ni fué abandonado por su tripulación, la que en todo momento estuvo presta para actuar, ni se vió abocado a un peligro tan grave e iminente que autorizara predecir un naufragio a corto plazo. En opinión del árbitro tampoco debe catalogarse el caso como un simple "remolque", toda vez que esta clase de nomenclatura se reserva para el arrastre que se hace a una nave que se encuentra temporal o permanentemente sin poder propulsor propio, desde un puerto a otro, o en circunstancias previstas y en ausencia de peligro o amenaza de peligro para la nave remolcada. La circunstancia de que el Capitán del ANTONIA haya radiado un mensaje pidiendo específicamente un "remolque" no puede surtir el efecto de alterar la verdadera naturaleza del servicio, disminuyendo su importancia por razones que estaría demás consignar.

14°.- Que de lo expuesto en los considerandos precedentes se desprende que en opinión del árbitro el caso en debate conforma las características de un acto de "auxilio" o "asistencia". Para llegar a tal conclusión el árbitro, en uso de las facultades de arbitrador con que ha sido investido, prescinde del texto del artículo 1163 del Código de Comercio, porque a su juicio desde que una nave tiene instalado y en funciones aparatos de radiotelefonía

o telegrafía que le permiten dar su situación, no se puede aplicar más el inciso 2°. del Art. 1163, ya que la nave que se dirige hacia el costado de la que pide auxilio no la "encuentra" (tomando esta palabra en el sentido de "hallazgo" o "descubrimiento", lo que justificaría altas remuneraciones) sino que "se da cita con ella" "la ubica en donde sabía que estaba", etc., lo que es muy diferente y no existe el elemento de un objeto perdido o desaparecido que es descubierto por un tercero, accidental o deliberadamente.

15°.- Que la falla en la Banda 2 del transmisor no dejó totalmente mudo al ANTONIA, ya que pudo comunicarse con Antofagasta mediante la Banda 4; pero dicha falla constituye en opinión del árbitro una circunstancia adversa a la defensa del ANTONIA, ya que en Banda 4 no hay escucha permanente, y si el SAN VICENTE no le hubiera servido de puente, es probable que no habría podido hacerse escuchar de la Dirección del Litoral ni de los Armadores en Valparaíso ni de las demás naves que se encontraban en las inmediaciones, o que obligado a llamar en Banda 4 hubiera tenido que esperar diez horas, como le ocurrió con el mensaje que quiso transmitir el ANTONIA a las 08.00 hs. y sólo logró cursar a las 18.00 horas.-

16°.- Que si bien es cierto, que el caso típico de "salvamento" es práctica atender principalmente el valor de los objetos salvados, no lo es menos que en los casos de "auxilio" y/o "asistencia", dicha circunstancia pasa a segundo término, porque en el primer caso se trata de algo similar a la adquisición de dominio por "ocupación" (Véase Arts. 635 y siguientes del Código Civil); pero en el segundo, sólo se trata de una prestación de servicios en la cual el esfuerzo e importancia de quien lo presta es el elemento determinante de su precio.

17°.- Que a pesar de no haber sido ratificado por el Senado de Chile las conclusiones del Convenio Internacional de Bruselas de 1910 sobre Abordajes y Salvamentos, constituyen dichas conclu-

siones principios tan universalmente reconocidos, que el árbitro no puede marginarlos, máxime si atiende a que una de las naves de este pleito flamea bandera alemana, y es por ello que atiende a los altos valores del casco y del cargamento del ANTONIA como un elemento de segundo grado colocando en primer término la simplicidad y rapidez de la maniobra.

18°.- Que nuestro Código de Comercio, aún para los casos de salvamento coloca el elemento "valor de los objetos salvados, determinados por peritos" sólo en octavo lugar, y aunque no ordena al evaluador atender estrictamente al orden de precedencia al determinar el valor de los servicios, es de suponer que el legislador pensó que los tasadores procederían en forma lógica valorizando más las circunstancias primeras que las últimas.

Las cinco primeras circunstancias del artículo 1164 del Código de Comercio están relacionadas principalmente con la nave salvadora confirmándose así la intención del legislador de que el tasador de los servicios atienda con preferencia al sacrificio, velocidad, tiempo empleado, naturaleza del servicio, número de personas empleadas, peligro corrido para prestarlo por la nave activa y sólo en sexto lugar atienda al peligro corrido por los objetos salvados dejando para lo último el valor de los objetos salvados.

Resuelvo:

1°.- Regúlese en \$ 266.000 los perjuicios, daños o gastos sufridos por el B/M SAN VICENTE con motivo de las 24 horas de atraso en su itinerario incluyéndose dentro de esta cifra los sueldos rancho, combustible, etc., consumidos durante las 12 horas que le significó la atención al ANTONIA y pérdida de turno en Coquimbo.-

2°.- No se acepta el cobro de las espías del SAN VICENTE por no haberse allegado ningún elemento probatorio al respecto, a pesar de haberlo solicitado expresamente el árbitro.

3°.- Regúlese en \$ 5.000.000 el valor de los servicios de auxilio prestado por el SAN VICENTE al ANTONIA, los que serán pagados

dentro de 15 días hábiles de notificado este fallo.

4°.- Regúlase en \$ 200.000 los honorarios del árbitro y en \$ 20.000 los del actuario, los que serán pagados por mitad por la Cía. Marítima Valck y Monckton S.A. y Montan Reederei G.M.B.H., dentro del citado plazo.

5°.- Cada parte pagará sus costas.-