

721/3985 M
Devolver

L A U D O

au. 13-3-56

Señor Carlos Monckton C.
Cia. Maritima Valck & Monckton S.A.

Dte

Valparaiso, seis de Diciembre de mil novecientos cincuenta y seis.

Vistos:

Por escritura pública otorgada el 25 de Junio de 1956 ante el Notario de Valparaiso don Jorge Alemparte, las Compañías Maritima Valck & Monckton S.A. y Chilena de Navegación Interoceánica, representadas por los señores Carlos Monckton Céspedes y Alfredo B. Gubbins Beausire, respectivamente, designaron al suscrito para que, en calidad de árbitro arbitrador, determine, sin forma de juicio, en única instancia y sin ulterior recurso, el valor de los servicios que la primera de las nombradas debiera pagar a la segunda con motivo del auxilio prestado por el vapor "Arica" a la motonave "San Vicente" el trece de Marzo del presente año.

En el mencionado instrumento se establece que el árbitro fijará el procedimiento, disponiendo la Cia. Chilena de Navegación Interoceánica de un plazo de 10 días para presentar al árbitro un memorial escrito del cual éste dará traslado a la Cia. Maritima Valck & Monckton S.A. por igual término. Se indican, a continuación diversos trámites cuya adopción será facultativa del árbitro.

En esta misma escritura de compromiso el suscrito aceptó el cargo jurando su fiel desempeño.

Copia autorizada de este instrumento fué remitido al árbitro por carta de 12 de Julio de 1956 que rola a fs. uno y firmada por el Sr. Gerente de la Cia. Chilena de Navegación Interoceánica.

A fs. 22 rola la presentación de la firma demandante o sea Cia. Chilena de Navegación Interoceánica la que fué proveída con fecha de Julio de 1956.

La contestación de la parte demandada o sea la Cia. Maritima Valck & Monckton S.A. rola a fs. 47 la que fué proveída con fecha 21 de Agosto de 1956.

A fs. 72 rola la réplica de la demandante, proveída el 12 de Septiembre de 1956 y a fs. 80 aparece la réplica de la demandada, proveída el 4 de Octubre de 1956.

A fs. 85 las partes, de común acuerdo, ratifican el procedimiento.

Con fecha 3 de Diciembre las partes fueron citadas para oír sentencia.

El árbitro declara que, en uso de sus facultades discrecionales, ha estimado innecesario recibir la causa a prueba considerando: a) que si bien existe discrepancia entre las partes respecto del análisis y circunstancias de algunos hechos, no es menos cierto que en los autos se encuentran agregados elementos de juicio suficientes como para permitir al árbitro dirimir esa controversia de acuerdo con su criterio, como ha sido la intención de los litigantes al constituir el compromiso, intención que es obligación del suscrito interpretar, evitando alargar innecesariamente el procedimiento; b) que por otra parte, en uso de sus facultades de arbitrador, el suscrito ha efectuado averiguaciones personales para ilustrar su juicio respecto de los hechos sometidos a su conocimiento.

La parte actora en su escrito de demanda expone que el 12 de Marzo del presente año, a las 19.33 horas, el vapor "Arica" de sus registros, navegando a la altura del Morro Gonzalo, con viento norte y tiempo cerrado de lluvia, interceptó un mensaje del Capitán de la motonave "San Vicente" dirigido al Capitán del puerto de Corral anunciando que su buque se encontraba sin gobierno y solicitando medios para poder remolcarlo hasta ese puerto. Consigna, a continuación, diversas alternativas de la situación y expresa que la Dirección del Litoral ordenó al "Arica" prestar asistencia al "San Vicente" enviando posteriormente los Armadores del primero un radio a su Capitán autorizándolo para prestar auxilio estableciendo que cualquiera avería que pudiera sufrir el "Arica" sería de cargo de los Armadores del "San Vicente", dejando para arbitraje el valor de los servicios prestados.

Agrega la demandante que, alrededor de las 23 horas un cambio desfavorable en el tiempo hizo más peligrosa la situación del "San Vicente" por lo que se evidenció la necesidad de pasar el remolque lo que se hizo efectivamente, completándose la operación a las 01.18 horas del Martes 13. Dice, además, que durante la maniobra y por efecto de la gruesa marejada, ambas naves se rozaron de costado ocasionándose al vapor "Arica" una abolladura a popa al lado de babor a la altura del rancho de la gente de máquinas.

Iniciada la navegación, el convoy llegó al antepuerto de Corral, cortándose el cable de remolque a las 9 horas por efecto de una guñada del "San Vicente", perdiéndose alrededor de 30 metros del cable y quedando éste inutilizado para faenas de remolque. A las 10.32 horas el "Arica" continuó su viaje interrumpido.

La demandante analiza, a continuación, los elementos necesarios para fijar la remuneración del salvamento.

En cuanto al valor de los objetos salvados, fija el valor de la motonave "San Vicente" en \$ 130.000.000.- basado en su seguro de US\$ 260.000.- al cambio de \$ 500.- por dólar. La mercadería transportada por el "San Vicente" la avalúa en aproximadamente \$ 88.400.250.- El vapor "Arica" lo avalúa en \$ 231.000.000.- y no hace referencia a la carga de esta última nave.

Sostiene la demandante que deben agregarse a la remuneración los gastos incurridos y por incurrirse, con motivo del servicio prestado, consignando los sueldos y salarios de oficiales y tripulantes del "Arica" el pago del 50% de la remuneración al Capitán, Oficiales y tripulantes, según el art. 58 del Convenio vigente con el Sindicato Profesional de Oficiales; el valor del cable de remolque; el combustible extra gastado; la inspección de las averías; la reparación de las mismas y la mantención de la dotación.

Concluye, pidiendo se fije la remuneración de salvamento en \$ 18.000.000.- más \$ 11.139.216.- por concepto de gastos, haciendo un total de \$ 29.139.216.-

Acompaña, además, diversos documentos que fueron puestos en conocimiento de la contraria.

La parte demandada, o sea, la Cia. Maritima Valck & Monckton S.A. expuso en su contestación que la faena marinera cumplida por el "San Vicente" es un caso ordinario en aguas más frecuentadas y que la actora emplea el término "salvamento" con el objeto de cohonestar el cobro de una suma exagerada por el servicio prestado.

Sostiene, además, que la lectura de los radiogramas cambiados en dicha oportunidad revela que el vapor "Arica" se ofreció espontáneamente para tomar a remolque la nave que se encontraba a pocas millas de su ruta y que no hubo peligro alguno para esta ni para aquella en ningún momento. Dice que si el "Arica" no hubiera tomado el remolque lo habría

hecho el remolcador "Cóndor" el cual alcanzó a zarpar con dicho objeto y que éste habría sido remunerado según tarifa.

Consigna, a continuación, una relación circunstanciada de la forma en que ocurrieron los acontecimientos, notas de bitácora y el texto de los radiogramas cambiados, para llegar a la afirmación de que el Capitán del "Arica", en su deseo de especular con la situación, dilató el cumplimiento de la orden de prestar el servicio, en la esperanza de sacar un mejor partido del caso. Agregó que no es efectivo que hubo un aconchamiento hacia la costa de la motonave "San Vicente" y menos un aconchamiento con rapidez, sosteniendo que esta nave pudo haberse mantenido sin mayor peligro hasta la llegada del remolcador "Cóndor".

Analiza, luego, los diversos elementos enumerados en el artículo 1164 del Código de Comercio exponiendo que, a su juicio, no hubo prontitud en el servicio; que el tiempo empleado fué de 16 horas y que por lo tanto no debe aceptarse el cobro de un día que por tal capítulo hace la demandante; que el número de personas empleadas fué la dotación normal del "Arica"; que la naturaleza del servicio fué la de un simple remolque y no de salvamento como lo sostiene la actora; y que no existió para el "Arica" mayor peligro que el que pueda derivarse de cualquier faena de remolque.

En cuanto al valor de los objetos salvados, objeta el tipo de cambio indicado por la actora para el avalúo de la motonave "San Vicente" indicando que debe estimarse en \$ 300.- y nó en \$ 500.- por dólar de valor asegurado de dicha nave. No hace observación alguna a la tasación del "Arica".

En cuanto al cargamento del "San Vicente", objeta el valor de la lana y de las tripas saladas, no discutiendo el avalúo que del resto hace la demandante. Estima el valor de la carga, en total, en \$ 44.363.751.00

Al analizar la determinación de la remuneración, objeta el principio de reembolso de la participación a la tripulación que la actora formula; objeta y reduce el valor del cable de remolque cortado; sostiene que el valor de los gastos y costos de la faena se carguen separadamente de la remuneración y, respecto del pago de las averías sufridas por el "Arica" sostiene que, si bien existió un convenio verbal entre los Armadores en tal sentido, posteriormente, al confirmarse

sus términos por escrito, la Cia. Maritima Valck & Monckton S.A. los aceptó en el entendido que las condiciones pactadas eran las usuales en estos casos, lo que, a su juicio, debe interpretarse siempre y cuando estos términos estuvieren consagrados por la costumbre. Abunda, luego, en consideraciones para demostrar que no es usual resarcir tales perjuicios.

Cita, enseguida, para ilustrar el criterio del árbitro, varios casos de remuneraciones pagadas por servicios prestados entre naves en el mar, tanto en Inglaterra como en Chile.

Concluye, solicitando se declare que el caso en compromiso no es un caso de salvamento y que, por lo tanto, se rechace la acción de la demandante por no ser la pertinente y, en subsidio, pide se reduzca la remuneración a la suma de \$ 800.000.- comprendiéndose en ella todas los gastos y perjuicios y demás cobros.

Acompaña a su escrito diversos documentos que fueron puestos en conocimiento de la contraria.

En su escrito de réplica, la demandante hace diversas consideraciones jurídicas sobre la calificación de los servicios, sosteniendo que el Código de Comercio chileno, a semejanza de otras legislaciones, no hace diferencia entre asistencia y salvamento. Abunda en consideraciones en el sentido de que el remolque propiamente tal no constituye un servicio de auxilio frente a una situación anormal o de emergencia ya que se trata de una ayuda tarifada.

Expone, además, que no es dable discutir la calificación jurídica del servicio prestado desde el momento en que por la constitución del arbitraje y por el cambio de cartas entre ambas sociedades armadoras, se hace reconocimiento expreso de su naturaleza.

Refuta, también, el análisis de los hechos que hace la parte demandada y rechaza la aseveración de que el Capitán del "Arica" quiso aprovecharse de la situación.

Insiste y amplía sus puntos de vista respecto de los elementos que influyen para fijar la remuneración y, a su vez, consigna la opinión de tratadistas y jurisprudencia extranjera sobre casos de asistencia o salvamento.

Al duplicar, la Cia. Maritima Valck & Monckton S.A. objeta la interpretación jurídica que del artículo 1163 del Código de

Comercio hace la parte demandante y reitera sus anteriores consideraciones sobre las circunstancias de los hechos insistiendo, especialmente, en que la ayuda del "Arica" no fué indispensable, y que la maniobra efectuada no tuvo los riesgos señalados por la actora.

Considerando:

1°) Que en el caso sometido a la decisión del árbitro es previo determinar la naturaleza jurídica del servicio prestado ya que es evidente que, según se trata de salvamento o de simple asistencia, serán fundamentalmente distintas las consecuencias económicas de uno u otro caso por cuanto el salvamento, en general, da derecho al salvador a una remuneración muy superior a la que podría corresponder al asistente, según sean las circunstancias del acto de asistencia;

2°) Que, en doctrina, el problema es complejo y encierra dificultades de definición dentro de términos amplios, tanto es así que no sólo las legislaciones positivas, como es el caso de nuestro Código de Comercio, sino aún convenciones internacionales que lo tratan específicamente, como el Convenio de Bruselas de 1910, omiten un pronunciamiento definitivo, habiéndose limitado los signatarios de este último Protocolo a reglamentar de igual manera los casos de auxilio y salvamento, si bien otorgan a cada uno su denominación respectiva;

3°) Que abundando en estas ideas, puede considerarse que existirá siempre salvamento en los casos en que por pérdida económica o constructiva, a raíz de naufragio, incendio, o varadura, la reposición se efectúa previo o nó un contrato con el armador o asegurador; pero, en aquellos casos, en que la nave en alta mar corre un riesgo inminente de perderse si no acude en su auxilio una fuerza extraña que pueda superar la impotencia en que su tripulación y sus medios se encuentran para salvarla, será preciso atenerse para distinguir entre salvamento y asistencia a las circunstancias que rodean el servicio prestado y a las características del siniestro mismo;

4°) Que no obstante lo anteriormente dicho, la práctica y la jurisprudencia han logrado diferenciar ambos conceptos en forma de que puede darse por generalmente aceptado que el salvamento tiene por objeto aménorar los efectos de un siniestro o accidente ya producido y la asistencia se presenta cuando la ayuda tiene por finalidad o efecto impedir

o prevenir un mal mayor a una nave siniestrada;

5°) Que conviene, además, establecer que tanto el salvamento como la asistencia pueden ser prestados a una nave por medio de cualquier fa-
na útil que permita lograr el objetivo deseado, sea ésta de reflotamien-
to, achique, remolque o simplemente, de apoyo moral; dependiendo exclu-
sivamente de la utilidad del resultado y de las circunstancias que ro-
deen el servicio el que se califique de salvamento o de asistencia la
acción producida por alguno de los mencionados sistemas o de otros que
eventualmente pudieran ser empleados;

6°) Que en el caso de los servicios prestados por el vapor "Arica"
la motonave "San Vicente", el árbitro suscrito considera que ellos no
pueden ser calificados de salvamento ya que el remolque cumplido consti-
tuyó un acto de colaboración prestada a una tripulación que pudo eventua-
mente haber superado las dificultades producidas por sus propios medios
o por la intervención de un tercero como habría sido el caso del remol-
cador "Cóndor" despachado más tarde en su auxilio; además, la ayuda con-
sistió ciertamente en impedir que la nave se acercara a la costa lo cua-
le habría significado un grave peligro pero, ello, no significa, neces-
ariamente que, a no mediar el servicio prestado, tal catástrofe habría
de ocurrir, pues esta afirmación, aunque fundada, no pasa de constituir
una mera hipótesis;

7°) Que, en consecuencia, el árbitro considera el auxilio prestado
como un caso de "asistencia", desestimando, al mismo tiempo, la alega-
ción de la parte demandada en cuanto sostiene que se trata de un simple
remolque, remitiéndose, respecto de esto último tanto a lo consignado
en el considerando 5° de este Laudo como al hecho de que los servicios
prestados por el "Arica" exceden de los normales del contrato de remol-
que, sujeto a tarifa;

8°) Que a juicio del árbitro, cabe desestimar la petición de la par-
te demandada en el sentido de que se declare que la demanda carece de
acción por haber solicitado la parte actora una remuneración por salva-
mento, fundándose para ello el compromisario, aparte de lo establecido
en los considerandos 2, 3 y 4 de este Laudo, en el hecho de que las par-
tes, con antelación, tanto en las cartas cambiadas con fechas 13 y 14
de Marzo del presente año como en la escritura pública de constitución
del arbitraje, estuvieron de acuerdo en someter a la decisión arbitral

el monto de la remuneración por el auxilio prestado sin atender especialmente a la naturaleza jurídica de los servicios;

9°) Que en cuanto a la actitud del Capitán del vapor "Arica", no obstante considerar que tal materia es más bien de la competencia de las Autoridades Marítimas, el árbitro tras un atento análisis de los hechos ocurridos y del estudio de los documentos acompañados por ambas partes, no encuentra mérito suficiente como para suponerle una intención especulativa ó un propósito de aprovecharse de la situación producida, llegando a la conclusión de que el mencionado oficial actuó con prudencia normal al mantenerse en las cercanías del "San Vicente" al recibir las instrucciones de prestar asistencia emanadas de la Dirección del Litoral, expedidas por telefonema a las 20.30 horas y luego reiteradas por el telefonema que recibió de sus Armadores a las 23 horas; ya que, si bien procedió a pasar el remolque en tiempo posterior, aprovechando una bonanza que facilitaba la maniobra con ventajas para la seguridad de ambas naves, no es menos cierto que, en el intertanto, su presencia al costado del "San Vicente" constituía una forma de la asistencia que se le había solicitado otorgar y cuyo plan de desarrollo práctico, por la fuerza lógica de los acontecimientos, estaba, en último término, entregado a su exclusiva responsabilidad y criterio;

10°) Que en concepto del árbitro la asistencia prestada por el vapor "Arica" a la motonave "San Vicente", da lugar a una remuneración equitativa, considerando, para llegar a esta conclusión, tanto el hecho de existir un resultado útil derivado del servicio prestado como los términos del pacto de arbitraje, precisamente constituido para establecer su monto, como lo expresado en las cartas antes mencionadas que los Armadores cambiaron y que envuelven un convenio respecto del cual no se ha deducido instancia de anulación por ninguna de las partes;

11°) Que para fijar el monto de esta remuneración el árbitro estima conveniente decidir sobre los mismos elementos considerados por las partes en sus diferentes escritos y que son algunos de aquellos enumerados por el artículo 1164 del Código de Comercio, aparte de otros ya analizados en este Laudo;

12°) Que si bien, a juicio del árbitro, el Capitán del vapor "Arica" actuó con prudencia normal en la ejecución de la faena de auxilio, para lo cual se remite a lo expuesto en el considerando N° 9 de este Laudo,

no es menos cierto que dentro de esta actitud prudente que adoptó posiblemente tanto en espera de instrucciones como por la seguridad de ambas naves, dilató en algunas horas el pasar el remolque faena que, a pesar de la certidumbre de un mayor riesgo, pudo técnicamente ser cumplida con anterioridad;

13°) Que en cuanto al peligro corrido por la nave asistida y su cargamento, el suscrito considera que dadas las condiciones del tiempo reinante al momento del accidente sufrido por el "San Vicente" y el hecho acreditado de su deriva paulatina hacia el S.E., debe deducirse que, efectivamente, con el auxilio prestado se evitó a esta nave al garette el peligro que ciertamente corría de irse hacia la costa, riesgo que no puede estimarse anulado por el anuncio de zarpe del remolcador "Cóndor" desde el puerto de Corral ya que esta embarcación saldría al encuentro del "San Vicente" solamente a las 5 AM. del día Martes 13 y, en el intertanto, a no mediar la asistencia del "Arica", la deriva, cuya progresión en periodo de mal tiempo es difícil de calcular o inferir a base de cálculos matemáticos, pudo razonablemente ocasionar un siniestro mayor al buque accidentado y a su cargamento;

14°) Que respecto al peligro corrido por el vapor "Arica" y su cargamento a juicio del árbitro sólo existió en la dosis normal que de cualquier faena de auxilio cumplida en condiciones precarias de tiempo puede derivarse, ya que de estar al anuncio telegráfico dirigido por el Capitán de la nave asistente a la Dirección del Litoral a las 2.30 horas del Martes 13, la operación de remolque fué ejecutada aprovechando un momento de bonanza, hecho que, además, evidencia que la asistencia fué prestada conscientemente en el instante que menos riesgos ofrecía para efectuarla, conclusión ésta que no puede desmerecer el buen resultado obtenido ya que la seguridad tanto de las personas como de los bienes hacen aconsejable proceder con el máximo de prudencia en esta clase de situaciones;

15°) Que la avería sufrida por el vapor "Arica" con motivo de la asistencia no puede dar margen para inferir que existió un peligro extraordinario para la nave asistente ya que estas rozaduras son de ordinaria ocurrencia, incluso al ejecutarse trabajos marineros en mares calmos, atraques a muelles, etc., máxime si se considera que ella fué de poca importancia y que nada sufrió con el roce la motonave "San

Vicente";

16°) Que en cuanto al avalúo de la motonave "San Vicente" se omitió confiárselo al juicio de peritos ya que las partes están de acuerdo que su monto asegurado era de US\$ 260.000.-, cantidad que al criterio de árbitro debe reducirse a pesos chilenos al cambio de \$ 500.- por dólar equivalente en forma aproximada a la cotización libre sobre Nueva York a la fecha del auxilio, lo que representa un valor de \$130.000.000.-

17°) Que para llegar a la conclusión anterior el suscrito ha estado que, si bien el cambio libre rigió en Chile solamente desde el 14 de Abril de 1956, o sea, un mes después de los hechos, a la fecha aproximada de los mismos no era legal ni prácticamente posible en el país obtener divisas al cambio oficial para la adquisición de naves en el exterior, razón por la cual la reposición de cualquiera de las dos naves debió haber sido financiada al tipo de cambio libre en base a lo resuelto por el Consejo Nacional de Comercio Exterior con fecha 22 de Noviembre de 1955;

18°) Que en fundamento de la anterior resolución, el suscrito, notwithstanding su carácter de arbitrador, ha tenido presente el Decreto Supremo N° 357 de 3 de Abril de 1956 que aprueba el Cálculo Estimativo de Divisas para el presente año; el Decreto Supremo N° 1308 de 6 de Enero de 1956 y la Circular conjunta del Consejo Nacional de Comercio Exterior y el Banco Central de Chile de 19 de Abril de 1956 publicadas en la edición especial de El Informativo de 19 de Abril de 1956; disposiciones todas que, por obvias razones de tiempo, habrían sido las pertinentes de aplicar para la eventual reposición comentada;

19°) Que las partes no han objetado el avalúo de la mayoría de los rubros que integraron el cargamento del "San Vicente", salvo en lo que respecta al de las partidas de lana y tripas saladas, motivo por el cual el árbitro ha omitido averiguar su valor por medio de un peritaje, prefiriendo hacer averiguaciones personales acerca de los items discutidos para establecer su justo valor y, como resultado de ellas, fija en \$ 650.- el valor costo y flete del kilo de lana y en \$400.000 el valor costo y flete de la partida de tripas saladas;

20°) Que de acuerdo con los valores unitarios anteriormente consignados y las cifras no discutidas por las partes, se establece como valor del cargamento que transportaba la motonave "San Vicente"

//

la suma de \$ 69.030.479.-;

21°) Que de acuerdo con el artículo 58 del Convenio vigente sobre Remuneraciones y trabajos de los oficiales, de la Marina Mercante Nacional, el armador debe distribuir entre el Capitán, oficiales y tripulantes de la nave auxiliadora, previa deducción de los gastos de mantención y lucro cesante de ella, el 50% de la remuneración que percibe como premio por el servicio prestado;

22°) Que a criterio del árbitro, tal participación no tiene el carácter de gasto ni de perjuicio derivado del acto mismo de la asistencia siendo, en realidad, un desembolso extraordinario que arranca su origen de un convenio directo y de tipo más bien privado y voluntario que obliga al armador a desprenderse de parte de su utilidad, con cargo a su exclusivo patrimonio, sin que le sea dable recuperarla mediante su cobro al armador de la nave asistida, salvo que ello haya sido expresamente pactado, lo que no es el caso;

23°) Que respecto del tiempo empleado en la prestación del servicio, el suscrito considera que debe aceptarse el realmente transcurrido ya que, estando sujeto el auxilio al pago de una remuneración no aparece de justicia calcular las expensas en base a un mayor lapso, especialmente si se considera que, en el caso en estudio, la mayor demora es justificada por la parte actora únicamente mediante suposiciones difíciles de establecer y de apreciar;

24°) Que como consecuencia de lo anterior, el árbitro reduce proporcionalmente de 24 a 16 horas los gastos correspondientes a sueldo y mantención de la tripulación del "Arica", fijando ambos rubros en las sumas de \$ 67.930.- y \$ 8.811.- respectivamente;

25°) Que en lo que se refiere al cobro por las averías sufridas por el "Arica", no es posible desentenderse del hecho que ellas fueron producidas con ocasión del auxilio mismo y que de no haberse prestado éste, tales averías, evidentemente, no se habrían presentado; además, las legislaciones, doctrinas y jurisprudencia establecen claramente la diferencia entre los conceptos de remuneración y reparación de perjuicios y gastos, de manera que el árbitro considera que, si bien tal compensación puede quedar deliberadamente incluida en el monto del beneficio que percibe el asistente, no por ello pierde su individualidad y existencia separada y puede, por consi-

guiente, ser ordenado su pago aparte;

26°) Que además de la existencia no discutida de tales averias, es importante advertir que la parte actora no recibirá por ellas resarcimiento pecuniario de parte de sus aseguradores en razón de las condiciones limitativas de la póliza respectiva, motivo éste que la obligaría a soportar exclusivamente tales averias si no le son compensadas por el demandado;

27°) Que a juicio del árbitro, las anteriores consideraciones desvirtúan el alcance dado por la parte demandada a la salvedad establecida por ella en su carta de 13 de Marzo dirigida a los armadores del "Arica" al decir que "entienden que dichas condiciones son las usuales en estos casos" y resulta razonable deducir como interpretación de tal frase el deseo de introducir un natural resguardo en prevención de un eventual abuso, dolo o mala fé que pudiera alterar fundamentalmente las condiciones convenidas para regular la indemnización;

28°) Que se refuerza esta deducción al tener presente que siendo los pactantes armadores con vasta experiencia en el ramo naviero, no es admisible que hayan dejado constancia en las tantas veces mencionadas cartas de su aceptación al resarcimiento de las averias resultantes para luego condicionar a la existencia de la costumbre una materia respecto de la cual, en repetidas ocasiones, ambas empresas armadoras se han visto seguramente abocadas en la práctica, fuente ésta inagotable de los usos y costumbres existentes en el negocio marítimo;

29°) Que no habiendo sido objetado el presupuesto de las averias presentado por la Sociedad Astilleros Las Habas y que rola a fs. 19, el árbitro fija el valor de los daños sufridos por el "Arica" en la suma de \$ 1.065.600.- y en \$ 51.168.00 la inspección practicada por el Lloyd's de Buenos Aires, valor éste último que es justificado reconocer, tanto por que la inspección debe seguir la suerte de los daños mismos cuanto por no haber sido objetado por las partes en su monto;

30°) Que en cuanto al cable de remolque cortado y del cual se perdieron sólo 30 mts., el árbitro fija el valor de su demérito en la suma de \$ 100.000.- considerando especialmente para ello que di-

cho elemento haya quedado eventualmente inhábil para faenas de remolque y teniendo a la vez presente que la reposición del cable entero costaría alrededor de \$ 350.000.-

31°) Que las partes no han discutido el valor del combustible extra gastado por el "Arica" al desviarse de su ruta y que se hace ascender a \$ 307.336.-

32°) Que la parte demandante ha solicitado se considere en la regulación de la remuneración por el servicio prestado, el valor del vapor "Arica" que hace ascender a \$ 231.000.000.-, cantidad sobre la que no se pronuncia la demandada; respecto de este particular el árbitro declara que al fijar el premio por la asistencia ha tenido presente dicho valor en debida concordancia y armonía con el criterio que ha sustentado en los considerandos 14 y 15 de este Laudo.

33°) Que, por último, a mayor abundamiento de los elementos de juicio proporcionados por las partes, el árbitro, para regular las consecuencias pecuniarias del caso sometido a su decisión ha tenido presente, en uso de sus atribuciones de arbitrador, el resultado de diversos tipos de asistencia prestados en épocas diferentes, el texto de convenios internacionales como el de Bruselas y la opinión de algunos tratadistas; aplicando además su propio criterio al análisis de las circunstancias que rodearon los hechos.

Vistas las consideraciones anteriores,

+ Resuelvo:

1°) El servicio prestado por el vapor "Arica" a la motonave "San Vicente" entre los días 12 y 13 de Marzo del presente año, es un caso de "asistencia" sujeto a remuneración;

2°) Se regula el monto de la remuneración que deberá pagar por este concepto la Cia. Maritima Valck & Monckton S.A. a la Cia. Chilena de Navegación Interoceánica en la suma de \$ 6.000.000.-

3°) Además, la Cia. Maritima Valck & Monckton S.A. deberá reembolsar a la Cia. Chilena de Navegación Interoceánica los siguientes gastos y perjuicios ocasionados con motivo del servicio prestado: a) proporción de 16/24 de los sueldos y salarios de un día devengados por la tripulación del vapor "Arica": \$67.930.-; b) valor de 14,523 toneladas de combustible fuel bunker: \$307.336.-; c) indemnización por demérito del cable de remolque cortado: \$100.000.-; d) monto

de las averias causadas al vapor "Arica": \$1.065.600.-; e) inspección de las mismas: \$51.168.-; f) proporción de 16/24 de la mantención de un día de oficiales y tripulantes del vapor "Arica": \$8.811.

Se regula el honorario del árbitro en la suma de \$ 400.00 y en \$ 40.000.- el del actuario, debiendo estas costas comunes ser cubiertas por mitades entre las partes, siendo de cargo de cada una de ellas las costas que no tengan este carácter. Notifíquese y dese copia.

Oscar Ruiz-Tagle H.
Arbitro

Jorge Alemparte
Actuario

lo que notifico a Ud. con esta fecha.-

6 - XII / 56