

LAUDO ARBITRAL

VALPARAISO, a ocho de Septiembre de mil novecientos sesenta y uno.

V I S T O S :

- a) La carta dirigida al suscrito el 10 de Febrero de 1961 por los señores MARTINEZ, PEREIRA Y CIA. S.A. NAVIERA, acompañando copia de la carta dirigida por ellos a NAVIERA CHILENA DEL PACIFICO S.A., en la cual aceptan la proposición de esta última y aceptando también, por su parte, que se someta al suscrito la determinación del valor de los servicios prestados por la M/N "MARIA ELIZABETH" al vapor "RAULI" en Marzo de 1959.
- b) La carta enviada al suscrito el 20 de Febrero de 1961 por NAVIERA CHILENA DEL PACIFICO S.A., en la cual le manifiestan, de común acuerdo con la firma MARTINEZ, PEREIRA Y CIA. S.A. NAVIERA, han decidido solicitar del suscrito, que se sirva efectuar el arbitraje correspondiente, a fin de avaluar los servicios prestados por el "MARIA ELIZABETH" al vapor "RAULI", con ocasión del accidente ocurrido a este último en el Puerto de San Antonio en el mes de Marzo de 1959, y

C O N S I D E R A N D O :

- 1°.- Que el 16 de Marzo de 1959, el vapor nacional "RAULI", de 4.135 toneladas gruesas, de propiedad de Naviera Chilena del Pacifico, S.A., con un cargamento de 3.000 toneladas de carboncillo a granel, entraba al puerto de San Antonio, y a las 02.10 horas fondeaba el ancla de Babor con 45 brazas en la Poza Norte frente a la Punta San Antonio.

- 2°.- A las 06.20 subió a bordo el Práctico señor Ramón Rojas Parker y comenzó a virar cadena. A las 06.28 hs. se dió "Despacio Adelante" y a las 06.31 hs. "Para". Un minuto después se ordenó media fuerza atrás, pero el buque no obedeció y siguió desplazándose hacia adelante. A las 06.33 hs., se pidió "Toda Fuerza Atrás" y a las 06.34 hs., se dió la orden de "Para" por haber tocado fondo.
- 3°.- Que a las 07.05 hs. comienza a tirar el remolcador "DON AUGUSTO".
- 4°.- Que a las 07.10 hs. fondeó el B/M "MARIA ELIZABETH" a la cuadra de Bb. para pasar una espía de remolque. A las 07.18 hs. el "MARIA ELIZABETH" comienza a tirar con máquina y virando cadena. El "DON AUGUSTO" que estaba tirando a popa pasó a proa para continuar la misma faena. A las 07.35 hs. el "RAULI" zafó.
- 5°.- Que en la protesta presentada por el Capitán de la M/N "MARIA ELIZABETH", al Sr. Gobernador Marítimo de San Antonio el mismo 16 de Marzo, hace constar que fué el Práctico Sr. Rojas Parker quien impartió instrucciones de pasar remolque al vapor "RAULI" para zafarlo, maniobra que fué ejecutada con la ayuda de la lancha "CHACABUCO" de propiedad de Martínez, Pereira y Cía. S.A. Naviera.
- 6°.- Que en la protesta presentada al Gobernador Marítimo de San Antonio el 16 de Marzo, el Capitán del "RAULI", Sr. Artemio Oyarzo, hace la narración de los hechos usando el reflejo "se", por lo cual no precisa si fué él o el Práctico quien decidió llamar al "AUGUSTO" y al "MARIA ELIZABETH". En su ampliación de protesta, en cambio, aparece inculcando francamente al Práctico, puesto que expone textualmente:
- " que el buque estaba aún recostado con la marea muy cerca de la
- " baja mar, sin existir ningún peligro de avería ni menos de
- " pérdida total, ya que con la plea debía zafar; el Práctico,

" señor Ramón Rojas Parker llamó al remolcador "AUGUSTO" para  
" que tirara de popa y al ver que el buque no zafaba, el Prác-  
" tico llamó al B/M "MARIA ELIZABETH" que esperaba atraque.  
" Se deja especial constancia que el Capitán que suscribe no pi-  
" dió ayuda ni auxilio a ninguna nave o embarcación."

7°.- Que el Sr. Gobernador Marítimo de San Antonio, a su vez, obser-  
vó la ampliación de protestas sosteniendo que se contradecía  
con lo que el propio Capitán Oyarzo había expuesto en el su-  
mario, en el cual dijo: " Con el objeto de zafar el buque se  
"solicitó la cooperación del remolcador "AUGUSTO" al que se le  
"pasó una espía por la parte de popa; posteriormente la M/N  
"MARIA ELIZABETH" tomó también una espía por la parte de popa,  
"cambiando el remolcador "AUGUSTO" a la parte de proa y entre  
"ambos se consiguió zafar el vapor "RAULI"."". Sostiene el  
Sr. Gobernador que el Capitán del "RAULI" estaba en pleno co-  
nocimiento de la solicitud de ayuda pedida al "AUGUSTO" y al  
"MARIA ELIZABETH" y como según el artículo 11° del Reglamento  
de Practicaje y Pilotaje el Capitán de la nave mantiene en to-  
do momento el mando de ésta y el Práctico que desempeña sus  
funciones a bordo es el asesor-técnico del Capitán, en repre-  
sentación de quien dirige la maniobra, el Capitán Oyarzo Ba-  
rrientos tuvo que dar su conformidad a la solicitud de pedi-  
do de ayuda.

8°.- Que de lo expuesto aparece que el Capitán del "RAULI" asumió  
una actitud pasiva en las medidas a tomar para zafar la nave,  
dejando la iniciativa en manos del Práctico, ya que, si hemos  
de aceptar como efectivo lo que expuso en su ampliación de  
protesta, el Capitán estimaba que el "RAULI" reflotaría sin  
ayuda al subir nuevamente la marea, y por lo tanto, no era  
partidario de que se solicitase ayuda de otras naves.

9°.- Que la pasividad del Capitán no lo libera de responsabilidad  
por los compromisos tomados por el Práctico, ya que para sal-

var su responsabilidad, habría debido oponerse a la decisión del Práctico en forma clara y definitiva.

- 10°.- Que el esclarecimiento de quién fué la persona que llamó al "MARIA ELIZABETH" incide en el presente fallo, puesto que si no fué el Capitán del "RAULI" quien lo llamó, es evidente que el Jefe máximo de la nave no veía el peligro que creyó ver el Práctico.
- 11°.- Que la ayuda prestada por la M/N "MARIA ELIZABETH" tuvo pleno éxito, puesto que logró en el espacio de un cuarto de hora, zafar el buque varado, sin haberle producido daño alguno aparente.
- 12°.- Que no aparece de los antecedentes tenidos a la vista que la tripulación del "MARIA ELIZABETH" haya debido desplegar esfuerzos extraordinarios en la maniobra ni que se haya expuesto a peligros mayores que los que ordinariamente se exponen en los atraques a los muelles y dársenas, aparte, naturalmente, del consabido peligro del buque por el posible enredo de las espías en su hélice, peligro de poca monta en este caso, por tratarse de un remolque hecho dentro de los límites de la Poza de Abrigo y con calma atmosférica.
- 13°.- Que el Arbitro ha investigado exhaustivamente el grado de peligrosidad en que se encontraba el "RAULI", para lo cual ha estudiado el sumario que instruyó el Sr. Gobernador Marítimo de San Antonio a raíz del varamiento; ha estudiado el plano de San Antonio y el Derrotero y se ha consultado con peritos en maniobras marineras, llegando a la conclusión de que el varamiento y desvarada se produjeron como sigue:

El "RAULI" fondeó en la línea entre la cabeza del Espigón y la Casa de Bombas de Braden Copper, con 45 brazas de cadena. El plano del puerto acusa, en el lugar del fondeo, profundidad de 35 metros. El buque se encontraba con la proa al 10°. al subir el Práctico. Con el objeto de virar hacia el Oeste, el Práctico ordenó: "Cierra el timón a babor, despacio adelante".

Como era de preverse, la nave no obedeció inmediatamente, atendida su poca velocidad y cuando lo hizo, ya estaba muy cerca de la costa. Como se viera por proa el Molo Norte, se ordenó "media fuerza atrás" y luego repetido "toda fuerza atrás", pero era demasiado tarde y el buque había tocado fondo con la popa. Exámenes posteriores acusaron que la hélice quedó despuntada en sus cuatro palas, lo que confirma la forma de la varada: El buque calaba 15'09" a proa y 17'06" a popa y tenía en sus bodegas 3.000 toneladas de carboncillo a granel.

De acuerdo con la certificación del Departamento de Meteorología, a las 06.30 horas, la marea estaba bajando, siendo la mínima a las 08.12 horas. En el puerto de San Antonio la baja marea del 16 de Marzo de 1959 alcanzó a 0.37 mts. a las 08.12 horas y a las 14.56 hs. subió a 1.25 mts.

Como el codaste tocó fondo cuando calaba a popa 17'0", ello significaba que a las 06.30 horas habían 5.33 mts. de agua medidos desde la popa.

Ahora bien, la baja se produjo a las 08.12 hs. y el agua habría descendido 8 cm. más, comparado con la altura de las 06.30 hs. Por lo tanto, la popa habría tenido 5.25 mts. de agua en lugar de 5.33 mts. Esta diferencia de 8 cm. es despreciable, porque estando a flote el resto del casco y con suficiente profundidad, lo que habría sucedido, habría sido que la proa habría bajado en la medida que no bajaba la popa por estar ésta asentada en tierra firme.

No hay constancia en los antecedentes de los sondajes alrededor del "RAULI"; pero el estudio del plano del puerto de San Antonio evidencia en el lugar de la varada, un desnivel en el fondo, de aproximadamente 30%, o sea, un ángulo de 22°. En el supuesto pesimista de que con la baja hubiera tocado fondo todo el largo del buque y este se hubiera escorado en consecuencia, la escora no habría podido en ningún caso exceder de 22°.

Ahora bien, el carboncillo tiene un ángulo de deslizamiento

de 40 a 43 grados, de modo que una escora de 22 no le habría hecho diferencia alguna a la estiba y el carboncillo no se habría corrido.

La marea más alta el día 16 de Marzo fué de 1.25 mts. a las 14.56 hs. Por lo tanto, partiendo del momento de la varada, el agua habría aumentado en 0.74 mts., lo cual era sobrado para producir el reflotamiento. Por último quedaba el recurso de descargar a lancha las bodegas de popa para disminuir el calado, o por último, echar al mar las toneladas de carboncillo necesarias para alijar la popa, sacrificios todos estos de un costo infinitamente inferior a la remuneración pretendida por los Armadores del "MARIA ELIZABETH".

- 14°.-Que los hechos y conclusiones expuestos en el considerando precedente, convencen ampliamente al Arbitro de que no hubo peligro verdadero de pérdida del "RAULI".
- 15°.-Que en su protesta notarial el Capitán del "MARIA ELIZABETH" enumera los daños sufridos por su nave y los mayores gastos incurridos, con motivo del auxilio, como sigue:
- a) sobretiempos pagados para descargar después de las horas reglamentarias en el Puerto de San Antonio, debido al atraso por el "salvamento";
  - b) desgaste o resentimiento en el acoplamiento y descanso de empuje;
  - c) gastos de revisión y examen del "MARIA ELIZABETH" en San Antonio por el Ingeniero señor Schikorr que viajó a dicho puerto en donde permaneció 4 días;
  - d) estadía de la nave en San Antonio y pérdida de itinerario;
  - e) estadía de varios días en Valparaíso para acondicionar el motor, winche, bitas y escobenes.
- 16°.-Que el libro bitácora del "MARIA ELIZABETH" tenido a la vista anota que a las 04.00 horas del 16 de Marzo estaba fondeado en la Poza Sur a la gira, y que habiendo sido llamado para pasar el remolque a las 06.45 horas, efectuó la faena terminándola a las 07.30 horas., y atracando al Sitio de la dinamita a las

08.00 horas, rematando esta descarga a las 19.20 horas y trasladándose luego al Sitio N° 2 en donde descargó hasta las 21.20 horas.

El 17 de Marzo, a las 11.45 hs. largó amarras y viró ancla para dejar sitio a la M/N "GLORIA" de propiedad de los mismos Armadores, quedando fondeado durante el resto del día en la Poza Norte. El día 18 de Marzo, a las 08.15 hs. empezó a descargar por tres manos y continuó durante todo el día entregando y recibiendo carga. El día 19 reanudó el carguío rematando a las 21.00 hs. en que zarpó para Valparaíso. Mientras estuvo en Valparaíso cargó sin interrupción.

- 17°.- Que fluye de lo transcrito que si el "MARIA ELIZABETH" no hubiera sido perturbado en su itinerario, habría atracado al Sitio de la dinamita a las 07.00 horas, en lugar de las 08.00 horas y habría empezado a descargar a las 20.20 horas en lugar de las 21.20 horas. Por lo tanto, la demora y sobretiempo reclamado no excede de una hora.
- 18°.- Que en cuanto a estadías, mientras era inspeccionado por el Ingeniero Sr. Schikorr, puede tomarse como tal la mitad del día 17, en que quedó fondeado inactivo en la Poza Norte. En cambio, durante los días 18 y 19 descargó y cargó, de modo que no puede sostenerse que el buque haya permanecido inactivo, produciendo perjuicios a su Armador. Lo mismo puede decirse de los reclamados perjuicios por inactividad durante su recalada a Valparaíso.-
- 19°.- Que para confirmar y precisar los daños que el "MARIA ELIZABETH" habría sufrido en la máquina, winche, bitas y escobenes, el Arbitro solicitó de los señores Martínez, Pereira y Cía. S.A. Naviera una copia del informe presentado a la Gerencia por el Ingeniero señor Schikorr y de las facturas por reparaciones.

En satisfacción de su pedido, recibió un informe del Sr. Ingeniero Inspector Sr. Píña, en el cual expone, entre otras cosas:..." y debido a la potencia que tuvo que desarrollar el Motor Principal para zafar a la citada nave... el

Acoplamiento flexible sufrió un recalentamiento agripándose (rayándose) en forma intensa, por lo que se desmontó, desarmó y reparó provisoriamente mientras se preparaba el repuesto. En las condiciones indicadas, la nave efectuó los viajes 35 y 36, pero con continuas fallas en su "Sistema de propulsión motivadas por la forma irregular en que funcionaba el Acoplamiento flexible (mayor temperatura, aumento de resbalamiento, gran consumo de aceite, etc.), por lo que al final del viaje 36, se procedió a desmontar el Acoplamiento flexible averiado, desarmarlo y desembarcarlo, colocándose en su reemplazo el Acoplamiento nuevo, el cual, a su vez, hubo que desarmarlo para poderlo bajar al Departamento de Máquinas, armarlo, ajustarlo y probarlo, trabajo muy delicado, de precisión y de entidad.

Luego anota las estadías mientras se hicieron las reparaciones, a saber:

Viaje # 34	- En San Antonio	- Del 16/3/59 al 19/3/59	- 4 días
	En Valparaíso	- Del 20/3/59 al 23/3/59	- 4 días
Viaje # 35	- En San Antonio	- Del 6/4/59 al 9/4/59	- 4 días
	- En Valparaíso	- Del 10/4/59 al 12/4/59	- 3 días
Viaje # 36	- En San Antonio	- Del 28/4/59 al 29/4/59	- 2 días
	En Valparaíso	- Del 30/4/59 al 5/5/59	- 6 días
			<u>23 días</u>

Estima el Sr. Piffa que normalmente la nave habría cargado y descargado en 12 días, por lo que tuvo una pérdida de 11 días. No se pronuncia sobre costos de reparación.

El Arbitro insistió en su averiguación sobre costo de daños, obteniendo de los demandantes la exhibición de factura bancaria del 30 Abril de 1959, por materiales para la navegación, ascendente en total a \$ 11.374.987.- El acoplamiento fue facturado en Alemania el 15 Mayo 1958, para el B/M "MARIA ELIZABETH". Llegó a Valparaíso en vapor "WEIMAE", según manifiesto

425/1958 y fué despachado como "repuestos de máquinas para el vapor "MARIA ELIZABETH" con un costo de \$ 3.029.702.- por impuestos, almacenajes, etc.- \$ 188.684.- por gastos del Despachante.-""

- 20°.- Que los demandantes han explicado que los antedichos repuestos habían sido pedidos en 1958 para tenerlos en Maestranza como tales y que no habían sido desaduanados "más que todo por un descuido", efectuándose el desaduanamiento en la fecha en que se hizo necesario emplearlos en el "MARIA ELIZABETH".
- 21°.- Que respecto de las estadías mencionadas por el Sr. Piña, según el Bitácora de la nave, el 17 de Marzo a las 11.45 horas en San Antonio, el "MARIA ELIZABETH" cedió su sitio de atraque al "GLORIA" y el día 18, a las 08.15 hs. reanudó el carguío, por lo cual, si hubo pérdida de tiempo, éste fué de 23 horas. Respecto de su estadía en Valparaíso, en el viaje 34, el día 20 fondeó a las 03.10 hs. trabajando en descarga y carga por 3 manos, lo que no constituye un trabajo lento para dar tiempo a la reparación. El día 21 también trabajó por tres manos. El día 22, no se trabajó por ser festivo y el día 23, se trabajó durante todo el día, zarpando a las 23.15 horas. Todo lo cual destruye la afirmación de sobre-estadías para reparar la nave.
- 22°.- Que respecto de los viajes 35 y 36 no ha logrado el Arbitro tener a la vista el Bitácora respectivo para comprobar si hubo detención extraordinaria para reparar.
- 23°.- Que de las indagaciones practicadas por el Arbitro, parecería que los Armadores no solicitaron del Registro del Lloyd's Aleman en Valparaíso la inspección de la avería reclamada, por cuyo motivo no han podido exhibir el "Survey" correspondiente.
- 24°.- Que solicitada por el Arbitro la opinión del Ingeniero Mecánico Sr. Danilo Huber W. acerca de la relación entre el esfuerzo desplegado por el "MARIA ELIZABETH" y los daños reclamados como consecuencias de los esfuerzos mismos, ha informado como sigue: ( después de haber sido informado en detalle del accidente)

" Un descanso de empuje de un motor marino cualquiera está di-  
" señado, calculado y construido para resistir toda la poten-  
" cia que desarrolla su máquina, navegando el buque a toda fuer-  
" za, con mal tiempo y con viento en contra durante un tiempo  
" indeterminado.  
" Naturalmente que si el buque no ha sido construido para remol-  
" car, donde el descanso de empuje está sometido a tirones y gol-  
" pes bruscos, en el caso de mal tiempo, el descanso de empuje  
" de este no podría resistir durante un tiempo indeterminado.  
" Este no es el caso en el buque motor "MARIA ELIZABETH", pues  
" en este caso no había mal tiempo, tampoco había oleaje ya que  
" esto sucedió dentro de la bahía, es decir, no hubo tirones brus-  
" cos y bastaron sólo 20 minutos para zafar al vapor "RAULI".  
" Por las razones antedichas, considero que la falla del descan-  
" so de empuje del "MARIA ELIZABETH" no puede atribuirse sola-  
" mente a la maniobra de zafar al vapor "RAULI"."

- 25°.- Que el Arbitro ha consultado la misma cuestión con tres inge-  
nieros navales de reconocida reputación y capacidad y todos  
ellos han estado contestes en que si el Acoplamiento del "MA-  
RIA ELIZABETH" estaba en buen estado, no debió haber sufrido  
con el hecho de hacer funcionar la hélice durante 20 minutos  
mientras el casco estaba unido al "RAULI" varado, toda vez que  
el funcionamiento de la máquina con la nave amarrada a bitas  
de tierra es una de las maneras de ensayar la máquina.
- 26°.- Que lo anteriormente expuesto, unido a la circunstancias de que  
con anterioridad al auxilio del "RAULI" ya se había pedido es-  
te repuesto para el "MARIA ELIZABETH", autorizan al Arbitro  
para creer que el remolque en cuestión no ha sido la causa  
precisa, única y determinante de los daños reclamados por los  
Armadores del "MARIA ELIZABETH" en el Acoplamiento de esta nave.
- 27°.- Que respecto de los gastos del ingeniero señor Schikorr, los  
de viaje a San Antonio y alojamiento de un día, parecen razo-  
nables, aunque sólo hubieran sido para revisar la máquina.

- 28°.- Que por no haberse expuesto el "MARIA ELIZABETH" a un peligro real, estima el Arbitro innecesario ocuparse del valor de esta nave, como elemento ponderatorio.
- 29°.- Que el "RAULI" tenia a la época una doble valuación para los efectos del seguro del casco: para el riesgo de pérdida total, tenia un avalúo de £ 72.000.-, y para los riesgos de avería particular y demás, tenia un avalúo de £ 128.000.-, situación ésta que induce al Arbitro a tomar como avalúo, el término medio entre ambas valoraciones, o sea, £ 100.000.-, que al cambio de £ 2,95.-, son : E° 295.000.-

El cargamento formado por 3.000 toneladas de carboncillo Schwager, tenia un valor C.I.F. de E° 60.000.-, lo que da como valor total a riesgo, la suma de E° 355.000.-

R E S U E L V O:

- 1°.- Que el servicio prestado por la M/N "MARIA ELIZABETH" al vapor "RAULI" en el puerto de San Antonio el 16 de Marzo de 1959, zafándolo del lugar en que se encontraba varado, constituye un acto de asistencia marítima que debe ser remunerado como tal por la nave auxiliada.
- 2°.- Que en la antedicha remuneración debe incluirse los gastos de mantención del "MARIA ELIZABETH" durante un día en que el Arbitro estima el tiempo perdido en inspección hecha a su máquina a raíz del servicio, gastos que se aprecian prudentemente en la suma de E° 1.000.-, y de los gastos de viaje y remuneración del Ingeniero señor Schikorr, que se avalúan en E° 80.-
- 3°.- Que se regula, además, en E° 3.000.- el valor de los servicios prestados por el "MARIA ELIZABETH" al "RAULI" en las condiciones señaladas en el presente LAUDO.

- 4°.- Que en consecuencia, la Compañía Naviera del Pacífico S.A. deberá pagar a los Srs. Martínez, Pereira y Cía. S.A. Naviera, dentro del plazo de treinta días, la suma de: E° 4.080.-
- 5°.- Regúlanse los honorarios del Arbitro en E° 250.-, y si esta suma no fuere objetada por las partes, páguese por mitad, entre Martínez, Pereira y Cía. S.A. Naviera y Naviera Chilena del Pacífico S.A., cargando esta última su cuota al Pasivo de la Avería Gruesa correspondiente.-

