

Santiago, diez de septiembre de mil novecientos noventa y siete.

Vistos:

Se reproduce la sentencia en alzada, con la siguiente modificación: en el considerando N° 50, última línea, se elimina la segunda expresión "los mismos".

Y se tiene además presente:

1°) Que, en conformidad a las disposiciones del Código de Comercio relativas a los servicios que se presten a una nave u otros bienes en peligro, se entiende por "operación de salvamento", de asistencia o de auxilio, "todo acto o actividad emprendida para ayudar a una nave, artefacto naval o cualquier bien en peligro" (artículo 1128), constituyendo también uno de los principios que gobiernan dicha operación de asistencia el que el armador de la nave a la cual se le hubieren prestado auxilios deba responder "ante los salvadores por todos los derechos que nazcan a favor de éstos, incluso los que afecten a la carga u otros bienes beneficiados", como lo estatuye el artículo 1129 del mismo Código;

2°) Que, dentro del mismo ordenamiento de que se trata, debe tenerse también presente que corresponde al armador, al dueño y al capitán de una nave en peligro la adopción oportuna de las "medidas razonables para obtener asistencia", la que podrá provenir de terceros, ya sea espontáneamente o por orden de autoridad, "sin perjuicio de las atribuciones que la Ley de Navegación confiere a la autoridad marítima en estas materias" (artículo 1132). Asimismo, de las diversas disposiciones que se contienen en el Párrafo 6° del Título VI, Libro III, del Código de Comercio, se desprende que en una particular y determinada operación de salvamento puede haber pluralidad de asistentes (artículo 1132, 1134, 1138 y 1145); que el reembolso de los gastos y los derechos de los asistentes se halla también debidamente reglamentado (artículos 1136 a 1144); que para tener derecho a remuneración es necesario "que las operaciones de asistencia hayan tenido un resultado útil" (artículo 1137); que la remuneración ha de fijarse "con la intención de alentar las operaciones de asistencia", para lo cual se establecen determinados criterios de consideración (artículo 1138); y que, en el evento de concurrir pluralidad de asistentes, la remuneración "se distribuirá entre ellos" de acuerdo también a los criterios previstos en el mismo ordenamiento (artículo 1145);

3°) Que carecen de toda sustentación las alegaciones esgrimidas por la demandada durante la sustanciación de este proceso -y reiteradas en su apelación-, en orden a que la asistencia del barco "CHACABUCO" no haya tenido "un resultado útil". En efecto, en la causa ha quedado suficientemente establecido, entre otras cosas, lo siguiente:

a) que, habiendo el 14 de noviembre de 1991 varado el pesquero "PUERTO BALLENA" en el sector de Punta San Marco, en el canal Sarmiento, su capitán dio inmediato aviso del hecho a la Autoridad Marítima de Punta Arenas, la que, tomando el control de la situación, ordenó a las naves "ISLA DOLORES" y "CHACABUCO" que concurrieran al lugar de los acontecimientos, para el evento que fuera necesario su apoyo;

b) que el "CHACABUCO" concurrió al área del accidente, permaneciendo allí por espacio de dos días hasta que arribó el remolcador "ULTRAMAR XII", el que concluyó exitosamente el desvaramiento, logrando reflotar al "PUERTO BALLENA" a las 09:43 horas del día 17 de noviembre; Y

c) que, aunque el desvaramiento de la nave accidentada constituyó propiamente la acción técnica de salvamento en sí -lo que hizo el señalado remolcador y una patrulla de salvataje de ASMAR-, no cabe duda que la sola presencia del barco "CHACABUCO" en el área -en obediencia, por lo demás, de lo ordenado por la señalada Autoridad Marítima-, su desplazamiento y desvío desde la zona en que efectuaba labores habituales de pesca, el navegar al área y recalar en el punto del varamiento para conjurar el peligro que pudiera estar afectando al "PUERTO BALLENA", constituye en sí mismo una "operación de salvamento" en favor de esta última nave, al tenor del claro precepto contenido en el artículo 1128 N° 1° del Código de Comercio, por haber constituido precisamente una actividad "emprendida para ayudar a una nave en peligro", sin que para arribar a esta conclusión se requiera necesariamente que el peligro se haya efectivamente materializado ni que adicionalmente haya habido actividad física y material de rescate o auxilio si la naturaleza del accidente y de las fuerzas del mar por ejemplo lo hubieran podido hacer eventualmente imposible, innecesario o impracticable;

4°) Que, no obstante lo precedentemente dicho en lo relativo a la utilidad de la asistencia prestada por el barco "CHACABUCO" al pesquero "PUERTO BALLENA" y el justo título de aquél a la remuneración solicitada de éste, debe tenerse sin embargo en cuenta que la remuneración fijada por el

de sus autos ochenta y dos

682

Poder Judicial

CHILE

sentenciador de primer grado aparece manifiestamente exagerada. En efecto, habiéndose acreditado en autos -según los documentos no objetados de fs. 93, 94, 95, 96 y 97-, que la operación de desvaramiento ejecutada por el remolcador "ULTRAMAR XII" y la cuadrilla de salvataje de ASMAR alcanzó a las sumas de US\$23.625 y US\$15.810 -lo que significó un total de US\$39.435-, no se ajusta a la equidad que la remuneración del "CHACABUCO" se haya fijado en la elevada suma de US\$90.000, cantidad que esta Corte se encuentra en el imperativo de reducir, atento lo dicho en el ya antes citado artículo 1145 del Código de Comercio, según el cual, "en caso de haber más de un asistente, la remuneración se distribuirá entre ellos de acuerdo a los criterios señalados en el artículo 1138", entre los cuales elementos de ponderación se contemplan precisamente "los esfuerzos de los asistentes, incluyendo el tiempo usado y los gastos y daños por ellos incurridos". En consecuencia, probado que hubo varios salvadores, el órgano jurisdiccional llamado a fijar la remuneración pedida por uno sólo de ellos -como en el caso de la especie-, ha de considerar necesariamente el costo del servicio global o total de la "operación de salvamento", única manera de lograr una decisión o evaluación coherente con la naturaleza del instituto del auxilio marítimo de que aquí se trata, y coherente asimismo con el propósito del legislador de "alentar las operaciones de asistencia" ante los riesgos no sólo de la navegación sino de los bienes y de la vida de los marineros; y

5º) Que, procediendo como se ha venido de señalar, se determinará equitativamente en US\$30.000 el monto de la remuneración pedida en la demanda de autos, suma global que esta Corte considera adecuada a los principios que fundamentan el pago, teniendo en cuenta, también de manera global, -aunque sólo como indicadores referentes-, los costos y gastos experimentados por la demandante a título de dos horas de pesca perdidas, manutención de la tripulación sin producción para la empresa, mantención y amortización de insumos, consumo de combustibles y lubricantes durante la navegación de 120 millas náuticas, pérdida de 2.500 kilos de merluza y de 900 kilos de carnada, más el lucro cesante de dos días de asistencia en la operación, todo ello ajustado conforme también a las reglas superiores de la razón y de la justa equidad.

Por estas consideraciones y citas legales, se confirma la sentencia apelada de veintiséis de julio de mil

de ser antes, como en la) (no)

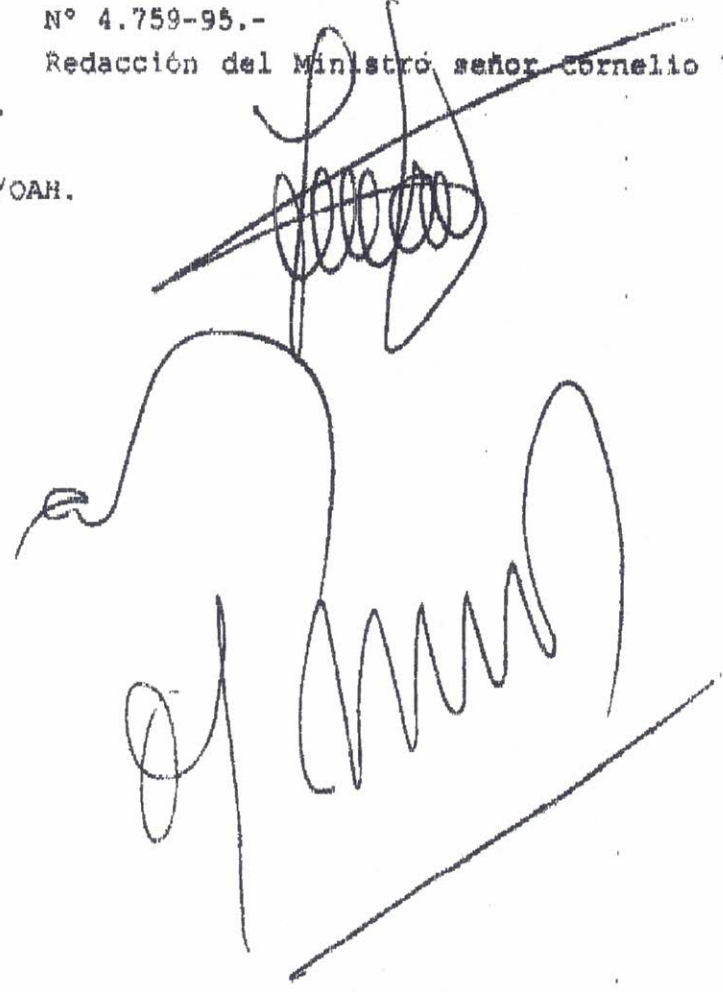
Poder Judicial
C.M.P.

novecientos noventa y cinco, escrita a fs. 594, con **declaración** que se reduce a US\$30,000 (treinta mil dólares) la suma que, en su equivalente en moneda nacional al día del pago, y a título de remuneración, pagará la demandada a la demandante.

Regístrese y devuélvase,
N° 4.759-95.-

Redacción del Ministro señor Cornelio Villarroel
Ramírez.

MJA/CVR/OAH.
cgcc.



PRONUNCIADA POR LOS SEÑORES MINISTROS don
WILLIAM JUAN FRANCIS (CORNEJO VILLARROEL)
ALBERTO CEBALDO ALONSO HERNANDEZ. -
AUTORIZA DONA MERCEDES DUNKE
TARJAS

SECRETARÍA

S.º

