

Santiago, dos de Junio de mil novecientos noventa y siete

VISTOS:

Por escritura pública de fecha 29 de Agosto de 1.995, otorgada en la Notaría de Santiago de Don Gonzalo de la Cuadra Fabres, este abogado fue designado árbitro mixto, esto es, con facultades de arbitrador en cuanto al procedimiento y de Derecho en cuanto a la dictación de la sentencia definitiva, a fin de resolver las discrepancias que existen entre NISA NAVEGACIÓN S.A., en lo sucesivo, indistintamente, "NISA" y LA BUENOS AIRES COMPAÑÍA ARGENTINA DE SEGUROS S.A., en lo sucesivo, "LA BUENOS AIRES", relativas a la naturaleza y el valor pecuniario de los servicios prestados por la motonave Puerto Edén a la motonave Amadeo, con motivo del incendio que afectó a esta última, el día 12 de Mayo de 1.994, siendo ambas naves de propiedad de Nisa Navegación S.A. y siendo, así mismo, La Buenos Aires Compañía Argentina de Seguros S.A. la aseguradora de las dos naves. En la misma escritura consta que el árbitro aceptó el cargo y juró desempeñarlo fielmente y en el menor tiempo posible.

Por resolución de fecha 4 de Septiembre de 1.995, el árbitro tuvo por constituido el compromiso y por instalado el tribunal, fijando su sede en su domicilio de calle Moneda N° 920, oficina 602. No se designó actuario en aquella oportunidad. En la misma resolución se citó a comparendo para el día 13 de Septiembre de 1.995, a las 16:00 horas, a fin de convenir la reglas del procedimiento, comparendo que tuvo lugar en la oportunidad indicada, con asistencia de los apoderados de las partes y en el que se fijaron las reglas que constan del acta respectiva que corre

agregada a fs. 13 de estos autos.

Conforme a las reglas del procedimiento, a fs. 34 comparece Don Ricardo San Martín Padovani, en representación de Nisa Navegación S.A., domiciliada en Santiago, calle El Bosque Norte N° 0440, piso 8°, quien deduce demanda en contra de La Buenos Aires Compañía Argentina de Seguros S.A., representada por Emilio Sahurie Luer, domiciliado en Santiago, calle Ahumada N° 179, piso 4°, solicitando que se la condene al pago de las prestaciones e indemnizaciones por los conceptos que, en cada caso, señala.

Mediante escrito agregado a fs. 46, Don Ricardo San Martín Padovani, en la representación indicada, procedió a rectificar la demanda de fs. 34, pasando este escrito a tramitarse como una nueva, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 261 del Código de Procedimiento Civil.

Expone la demandante que con fecha 12 de Mayo de 1.994, la motonave Amadeo, de propiedad y armada por Nisa, navegaba entre Puerto Natales y Puerto Montt, por el Canal Wide, rumbo al norte, en condiciones bastante adversas de lluvia y viento del Norte, con fuerza de 5 a 6, según la escala marítima de viento, con rachas de hasta 50 nudos y corriente en contra de 3 a 4 nudos.

Agrega que a eso de las 6:50 horas se produjo un incendio en la sala de máquinas de la nave, el que fue controlado por la propia tripulación después de haber descargado completamente el banco de anhídrido carbónico. El incendio, según la demandante, dejó completamente fuera de

servicio al motor de babor. El de estribor resultó también dañado en términos de quedar a 1/4 de su potencia. Se quemaron, quedando fuera de servicio, los demás circuitos eléctricos de control y alumbrado.

Hace presente la demandante que, atendida su situación, la nave emitió, por radio, un llamado de auxilio, el que fue recibido por la Autoridad Marítima de Punta Arenas, la que dispuso que las motonaves Mancera, Corcovado y Puerto Edén se mantuvieran en el área y prestaran asistencia a la nave siniestrada. Sólo recibieron el llamada las dos últimas. La motonave Corcovado se encontraba entonces a 6 o 7 horas de navegación, aproximadamente, más al Sur, y la Puerto Edén, de propiedad y armada por Nisa Navegación S.A., como se ha dicho, se hallaba a 80 millas de distancia.

Indica que en razón del llamado de la Autoridad Marítima, la motonave Puerto Edén se dirigió rumbo a Puerto Edén, donde arribó a las 09:24 horas. Allí permaneció stand by a la espera de instrucciones.

En el intertanto la tripulación de la motonave Amadeo, a pesar de las precarias condiciones de la nave logró mantener en funcionamiento el motor de estribor, desplazándose lentamente hacia el Norte, hasta las 12:40 horas. A esta hora debió detener las máquinas por haberse recalentado y producido un nuevo incendio dentro del ducto de escape del mencionado motor.

A fin de mantener la proa, el capitán de la Amadeo hizo arriar dos paños de cadena del ancla de estribor y ordenó el uso del Bow Thruster para evitar varase en la isla Manson. A esa altura, la nave se encontraba

peligrosamente cerca de la costa Este del Canal Wide debido a que mientras estuvo sin máquina abatió fuertemente hacia el Sur Este.

Agrega la demandante que la tripulación logró poner en marcha nuevamente el motor de estribor, con lo que logró aprobar la nave al viento, pero avanzando sólo una milla en dos horas y media. La noche se venía encima. En estas circunstancias el capitán de la Amadeo decidió utilizar el auxilio de la motonave Puerto Edén, la que se hallaba, como se dijo, stand by en Puerto Edén. X

La nave mencionada se dirigió al lugar y tomó a remolque a la Amadeo, siendo las 17,24 horas, encontrándose en la latitud 49.40.5 Sur y en la longitud 74.19.7 West.

El convoy llegó a Puerto Edén el día 13 de Mayo a las 06:50 horas, donde la Amadeo fondeó a dos anclas. La maniobra de pasar el remolque demoró una hora cinco minutos y la navegación en remolque, trece horas veintiséis minutos.

De no haberse procedido en la forma reseñada - indica la demandante - dadas las condiciones metereológicas existentes, se corría serio riesgo de que la nave se varara en la costa Este del Canal Wide, en un lapso de quince minutos.

Por instrucciones de la autoridad marítima la motonave Puerto Edén debió mantenerse, en el puerto de su mismo nombre, a disposición de la Amadeo hasta las 17:15 del día 13 de Mayo de 1.994.

La Amadeo permaneció en dicho puerto

hasta que fue remolcada, con rumbo a Bahía Laredo, por el remolcador Ultramar X, a fin de ser sometido a reparaciones. El remolque se inició a las 10:15 horas del 16 de Mayo y concluyó a las 07:30 del 18 de Mayo de 1.994.

En síntesis, según la demandante, las maniobras efectuadas por la motonave Puerto Edén, para dirigirse al lugar en que se encontraba la nave asistida, la maniobra de pasar el remolque, el remolque mismo y la permanencia en Puerto Edén, por disposición de la Autoridad Marítima, tomaron 27 horas y 45 minutos del tiempo de la nave asistente hasta que ésta pudo retomar su track.

Calificando jurídicamente los hechos, la demandante indica que ellos corresponden a un caso de asistencia o salvamento, al haberse auxiliado oportunamente y con éxito, a una nave que se encontraba en un peligro cierto e inminente de vararse o estrellarse contra las rocas, con pérdida o grave avería de las mercancías transportadas y contaminación, por hidrocarburos, del medio ambiente en el caso que se hubieran roto sus estanques de combustible.

El servicio prestado por la motonave Puerto Edén la hace acreedora, al decir de la demandante, al derecho a que se le pague por los gastos en que incurrió, los perjuicios que sufrió y por concepto de premio por los bienes que se salvaron y los perjuicios que se evitaron con el salvamento.

Cita en apoyo los artículo 1.128, 1.130, 1.136, 1.137 y 1.138 del Código de Comercio, relativos al salvamento y a las remuneraciones a que éste da lugar y las estipulaciones de la correspondiente póliza de seguros, que

no excluye la obligación de pagarlas en el caso que las naves pertenezcan a un mismo propietario.

Menciona, en especial, los gastos en que incurriera con motivo de la asistencia, los factores que deben considerarse para determinar el premio por el salvamento, de conformidad al artículo 1.138 del Código de Comercio y como ellas se configuran en la especie y la necesidad de considerar reajustes e intereses.

Entre los factores que deberá considerar el árbitro, para fijar el premio, la demandante señala, conforme al artículo 1.138 del Código de Comercio, los siguientes: (a) el valor de los bienes asistidos, de la carga transportada y el valor de los bienes asistentes que avalúa, respectivamente en las sumas de US\$ 1.818.360,36, US\$ 749.418,98 y US\$ 3.800.000.-; (b) la destreza y los esfuerzos empleados por los asistentes para impedir o disminuir el daño del medio ambiente; indica que la nave asistente actuó con gran pericia y logró evitar el derrame de 150 toneladas de petróleo; (c) el grado de éxito obtenido por la operación, que fue total; (d) la naturaleza y grado de peligro en que se encontraba la nave asistida, por los daños experimentados como consecuencia del incendio y el peligro para la propia nave asistente; (e) los esfuerzos de los asistentes, incluyendo el tiempo empleado y los daños y gastos incurridos durante las 27 horas que duró el servicio; (f) el riesgo de incurrir en responsabilidad y otros riesgos para los asistentes o su equipo, dada la peligrosidad de la maniobra de remolque; y, finalmente, (g) la prontitud del servicio prestado.

Concluye la demandante solicitando que se condene a la demanda a pagar las siguientes prestaciones:

1. La cantidad de US\$ 11.302.- por concepto de gastos incurridos en las labores de salvamento.
2. la suma de US\$ 600.000.- a título de premio.
3. En subsidio de las dos peticiones anteriores, el pago de las cantidades que el árbitro estime que, en justicia, corresponden a la demandante.
4. En todo caso, que la cantidades a que se condene a la demandada sean reajustadas a partir desde el momento en que concluyeron los servicios prestados o desde la oportunidad que determine el árbitro, según variación del Índice de Precios al Consumidor.
5. Así mismo que las sumas que se declaren adeudadas devenguen intereses desde la misma oportunidad.
6. Al pago de las costas de la causa.

Contestando la demanda Don Emilio Sahurie Luer, en representación de La Buenos Aires Compañía Argentina de Seguros S.A., a fs. 60, solicita el rechazo de la demanda por no haber existido, a su juicio, asistencia o salvamento sino que remolque y, en subsidio, de estimarse que se ha dado esta última situación, que se condene a una suma muy inferior a la solicitada.

Con respecto a los hechos reseñados por la demandante, la demandada los controvierte en cuanto difieran de la relación que, a continuación, hace de ellos.

Indica, en primer lugar, que la

posición de la nave, al producirse la emergencia era de 49.53.9 de latitud Sur y 74.21.8 de longitud Oeste, aproximadamente, a la cuadra de Punta Snell.

Señala que el siniestro causó la quemazón de algunos de los equipos de alumbrado, básicamente los de popa y la inutilización del motor principal de babor. El motor principal de estribor continuó funcionando, aunque reducido en su potencia (entre 50 y 100 RPM), dando avance una velocidad de 2 a 3 nudos, aproximadamente.

Agrega que en tales circunstancias la motonave Amadeo comunicó lo ocurrido a la Capitanía de Puerto Edén y luego a la de Punta Arenas. Esta última autoridad se contactó con la nave Puerto Edén que iba en camino a Puerto Natales. También se comunicó con la motonave Corcovado, que se encontraba próxima. A ambas solicitó que se mantuvieran alertas, en caso de necesidad.

Aproximadamente a las 13:30 horas - continúa la demandada - la nave Puerto Edén zarpó de Puerto Edén para escoltar a la Amadeo. Al llegar al punto de encuentro, a la altura de Punta Pitilla, siendo las 16:00 horas, la última de las naves solicita remolque por lo que se procede a pasar las espías. El viento, en esos momentos, tenía fuerza 3, lo que constituye un viento suave, con velocidad de 7 a 10 nudos por hora, era de día y el mar se encontraba en condiciones razonables.

A las 17:24 horas queda firme el remolque, zarmando ambas naves a Puerto Edén, a donde arriban a las 6:00 horas del día 13 de Mayo. Luego la Amadeo es remolcada a Punta Arenas a fin de ser reparada.

En cuanto al Derecho, la demandada controvierte que los servicios prestados por la motonave Puerto Edén, a la Amadeo, constituyan salvamento. En síntesis indica que éste sólo tiene lugar cuando el remolque de una nave, por otra, se hace necesario por la existencia de un peligro real respecto de la nave asistida, circunstancia que no se da en la especie, puesto que el incendio fue controlado; porque la nave era capaz de navegar por sí misma, con su motor principal de estribor; y porque se encontraba cercana a las caletas Richmond y Chacabuco.

De un modo subsidiario, la demandada plantea que sólo una parte de los servicios prestados por la motonave Puerto Edén constituyen salvamento, siendo el resto una operación de remolque. Corresponde a salvamento aquella parte de los servicios que permitieron alejar a la nave de la costa y eventualmente conducirla a las caletas Richmond o Chacabuco. El resto de la travesía constituye transporte común. Agrega la demandada que, en caso de estimarse que hubo salvamento, este comprendió solo las maniobras de pasar las espías y el tiempo de navegación que se habría empleado para llegar a las mencionadas caletas, totalizando no más de dos horas y media.

De un modo subsidiario a las alegaciones anteriores, la demandada postula que de estimarse que existió salvamento, en toda la extensión pretendida por la demandante, la remuneración de US\$ 600.000.- que solicita, constituye una fuente de enriquecimiento absolutamente desmesurada, aún si se considera que la retribución debe fijarse de modo de incentivar las operaciones de salvamento,

como dispone el artículo 1.138 del Código de Comercio.

Examinado los diversos factores que la demandante invoca para determinar el premio, la demanda hace presente que el valor de los bienes asistidos debe corresponder al de los efectivamente salvados. En el caso sublite, este no corresponde al valor asegurado de la nave sino al que resta de él, luego de experimentarse la destrucción por el incendio. La nave asistente se encontraba asegurada por la suma de US\$ 3.500.000.- indica la demandada.

En cuanto a la destreza y esfuerzo de los asistentes para impedir o disminuir el daño del medio ambiente, la misma parte indica que la nave asistente nada hizo ni podía hacer pues carecía de los equipos necesarios para evitar los efectos de eventuales derrames de petróleo.

En cuanto al grado de éxito, acota que no puede hablarse de tal cosa cuando no ha habido peligro o dificultad alguna.

Tocante a la naturaleza y grado de peligro, la demandada niega que haya existido alguno, dadas las condiciones meteorológicas y la capacidad de navegación que mantenía la motonave Amadeo.

Los esfuerzos de los asistentes, incluyendo el tiempo y los gastos y daños incurridos sólo consistieron, a juicio de la demanda, en el tiempo empleado - dos y media horas eran necesarias - ya que no hubo ni peligro ni daño para la nave asistente y los costos de la maniobra fueron los propios de la operación habitual del navío.

En razón de que no hubo peligro, para

la demandada, no existió posibilidad de incurrir en responsabilidades por los riesgos corridos por los asistentes y su equipo.

La oportunidad de los servicios no constituyó, a su juicio, una especial prontitud ya que la nave se encontraba en condiciones de ser remolcada en términos ordinarios, como lo fue en la travesía posterior a Punta Arenas.

La nave asistente, según la demandada, carece de equipos que le permitan hacerse acreedora de una remuneración especial. En razón de lo mismo carecía de un particular grado de preparación y eficiencia para operaciones de este tipo.

Como consecuencia de todo lo anterior, la demandada estima que, de considerarse que los servicios prestados constituyeron salvamento, la remuneración no deberá exceder del 1% del valor de los bienes salvados, dentro de los cuales no se debería incluir la carga ni el valor de las reparaciones necesarias de la nave para volverla a su estado anterior al incendio. Cita en su fundamento diversos casos de salvamento en que los correspondientes tribunales extranjero fijan premios de porcentajes variables sobre el valor de lo asistido.

Replicando Nisa Navegación S.A. reitera lo expresado en el escrito de demanda y controvierte lo alegado por la demanda en su escrito de contestación.

Indica que el accidente que afectó a la motonave Amadeo fue un incendio que afectó a un buen número de sistemas eléctricos y que dejó completamente fuera

de servicio al motor de babor y seriamente reducido en su potencia del de estribor resultado, de este modo, sin gobierno la nave, todo ello en circunstancias que navega en condiciones adversas con lluvia y viento Norte con fuerza de 5 a 6 según la escala Beaufort, con rachas de hasta 50 nudos y corriente en contra de 3 a 4 nudos.

Agrega que la motonave Puerto Edén se mantuvo a la espera de instrucciones de la Autoridad Marítima, en Puerto Edén desde las 09:24, que la asistencia fue solicitada a las 16:50 horas y que el remolque se inició a las 17:24 horas, ubicándose la nave asistida, en ese momento, 3,5 millas más al Norte de Punta Pitilla, en una posición situada en la latitud 49.40.5 Sur y 74.19.7 West, a una milla de la costa este del Canal Wide. Luego de concluido el remolque, y hasta las 17:15 horas del 13 de Mayo, la motonave Puerto Edén quedó obligada escoltar a la Amadeo hasta que fue liberada de su obligación de asistencia, por instrucciones de la Autoridad Marítima.

Niega la demandante que la operación pueda calificarse de salvamento sólo en su primera parte, en base a que pudo concluir más pronto, en las caletas Richmond o Chacabuco y no en Puerto Edén, en razón de que dichas caletas, de acuerdo al Derrotero de las Costas de Chile son fondeaderos para naves menores, de hasta 50 TRG.

Insiste, finalmente en los criterios alegados a fin fundamentar el monto del premio solicitado.

Duplicando la Buenos Aires alega, en primer lugar, la excepción de contrato no cumplido, que contempla nuestro Derecho en artículo 1.552 del Código Civil,

en razón de que la demandante habría faltado a sus obligaciones legales y contractuales de emplear todo el cuidado y celo de un diligente padre de familia a fin de prevenir el riesgo del siniestro. A juicio de la demandada, la actora, al hacerse cargo de la nave, incurrió en una serie de actos negligentes que constituyen una falta al cuidado referido. Menciona al efecto que NISA, al tomar posesión de la motonave Amadeo no realizó las revisiones mínimas necesarias ya que habiendo recibido la nave el día 5 de Mayo de 1.994 a las 13 horas, dispuso el zarpe de la misma a las 23 horas del mismo día. Agrega que, sin conocer el estado de mantenimiento de la nave, dispuso que una sola persona se ocupara de la sala de máquinas.

En segundo lugar controvierte el aserto de que la nave asistida se encontrara en real peligro en razón de que, en la propia bitácora de la nave, se reconoce literalmente la existencia de un amago de incendio y no de un incendio, que la nave no se encontraba desprovista de potencia para salir de la situación en que se encontraba y que no eran efectivas las condiciones metereológicas y de corrientes marinas que invoca la demandante, como se desprende, también, de la sola lectura del libro de bitácora.

Insiste, finalmente, en la circunstancia de que las caletas Richmond o Chacabuco constituían una alternativa real para fondear a la Amadeo, sin necesidad de remolcarla hasta Puerto Edén, como se hizo.

Termina solicitando el rechazo de la demanda en razón de que la demandante habría incurrido en incumplimiento de sus propias obligaciones de cuidado de la

nave, nacidas del contrato de seguro que liga a las partes; en subsidio, por no haber existido salvamento sino remolque; en subsidio de lo anterior, que sólo una parte de la maniobra constituyó salvamento; que, finalmente, de darse lugar a éste, se fije prudencialmente el monto del premio y que se niegue lugar al pago de reajuste e intereses.

Concluida la fase de discusión, las partes fueron citadas a la presencia del tribunal, por resolución de fecha 31 de Mayo de 1.996, a fin de examinar las posibilidades de una conciliación. El tribunal constató que no existían bases para un arreglo, por lo que se siguió adelante con el juicio.

La causa fue recibida a prueba por resolución de fecha 8 de Enero de 1.996, escrita a fs. 108. El texto definitivo de la misma quedó firme una vez que se acogiera, en parte, la reposición formulada por la demanda, a fs. 127, con fecha 8 de Julio de 1.996.

La partes acompañaron, en la forma que en cada caso indicaron, los documentos que a continuación se reseñan, los que se agregaron al cuaderno principal o al de documentos, según se señala a continuación.

1. A fs. 2 del cuaderno principal, escritura pública de fecha 29 de Agosto de 1.995, otorgada en la notaría de Santiago de Don Gonzalo de la Cuadra Fabres, de constitución del arbitraje;

2. A fs. 16 del cuaderno principal: documento titulado "Liquidación por Incendio en Sala de Máquinas del B.M.

- Amadeo";
3. a fs. 30 del cuaderno principal: Certificado de Tasación de ABS; Marine Services Inc. relativo a la nave "Dogo";
 4. a fs. 31 del cuaderno principal: documento titulado "Valores relacionados con la carga";
 5. a fs. 146 del cuaderno principal: copia de la factura N° 0065026, emitida por Ultragas Limitada a nombre de Naviera Interoceangas;
 6. a fs. 147 del cuaderno principal: copia de la carta de fecha 13 de Mayo de 1.994, dirigida a Servimag, por Sociedad Naviera Ultragás Limitada;
 7. a fs. 149 del cuaderno principal: copia de la nota de 13 de Mayo de 1.994 dirigida a Ultragas Limitada por Naviera Interoceangas;
 8. a fs. 150 del cuaderno principal: copia de la nota de fecha 13 de Mayo de 1.994, dirigida a Ultragas Limitada por Naviera Inteorcengas S.A.;
 9. a fs. 151 del cuaderno principal: copia de la nota de fecha 13 de Mayo de 1.994, dirigida a Interoceangas S.A. por el ingeniero Jorge Abal;
 10. a fs. 152 del cuaderno principal: copia de la nota de fecha 13 de Mayo, dirigida a Navimag, por Ultragas Limitada, adjuntando texto del contrato Towcon;
 11. a fs. 155 del cuaderno principal: copia de la nota de fecha 16 de Mayo de 1.994, dirigida a Ultragas S.A., adjuntando comentarios al documento referido en el número anterior;
 12. a fs. 158 del cuaderno principal: copia de la nota de fecha 18 de Mayo de 1.994, dirigida a Naviera Interoceangas

S.A. por Ultragas Limitada;

13. a fs. 159 y 160: comprobantes N° 58.438 y 58437 de 19 de Septiembre de 1.994, emitidos por Wartsilä a nombre de Naviera Interoceangas S.A.;

14. documentos que se tuvieron por acompañados a fs. 164 (cuaderno de documentos):

14.1. Copia del Mensaje de Gobernación Marítima de Punta Arenas de fecha 12 de Mayo de 1.994, recibido por la motonave Puerto Edén;

14.2. Declaración, sin fecha, suscrita por el capitán Rodolfo Pearce Hartman;

14.3. Libro de Bitácora de Cubierta de la motonave Amadeo, correspondiente al período comprendido entre el 5 de Mayo y el 11 de Agosto de 1.994;

14.4. Cartas náuticas Nos. 906 y 1.000 del Atlas Hidrográfico de Chile, del Instituto Geográfico de la Armada;

14.5. Páginas 133 a 136 del volumen III del Derrotero de las Costas de Chile;

14.6. Gráfico suscrito por el capitán Rodolfo Pearce Hartman relativo a la ubicación de la motonave Amadeo antes de iniciar el remolque;

14.7. Protesta del capitán de la motonave Puerto Edén relativa a la asistencia prestada a la Amadeo;

14.8. Certificado de condiciones metereológicas, correspondientes a los días 12 y 13 de Mayo de 1.994, expedido por la Comandancia de Aviación Naval de la Armada de Chile;

14.9 Cartas sinópticas, correspondientes a los días 12 a 18 de Mayo de 1.994 del Servicio Metereológico de la Armada de Chile;

- 14.10. Mensaje N° 661, dirigido a Navimag, Puerto Montt retranscrito desde la motonave Puerto Edén;
- 14.11. Copia del Mensaje del Gobernador Marítimo de Punta Arenas al capitán de la motonave Amadeo, de fecha 12 de Mayo de 1.994;
- 14.12. Libro de Bitácora de Comunicaciones del Amadeo;
- 14.13. Mensaje, de fecha 12 de Mayo de 1.994, dirigido al Gobernador Marítimo de Punta Arena por la motonave Puerto Edén;
- 14.14. Documentos titulados "Cálculo de Mareas Puerto Grappler", y "Cálculo de Mareas Estuario Gage", suscrito por el señor Antonio Véjar Mendoza, capitán de Alta Mar;
- 14.15. Documento titulado "Diagrama de Luz y Oscuridad" suscrito por el mismo señor Véjar;
- 14.16. Copia autorizada del libro Bitácora de la motonave Puerto Edén, correspondiente al día 12 de Mayo de 1.994;
- 14.17. Copia del Mensaje N° 660, de fecha 12 de Mayo de 1.994, dirigido al Gobernador Marítimo de Punta Arenas por la motonave Puerto Edén;
- 14.18. Copia del Mensaje de fecha 12 de Mayo de 1.994 (16.36 horas), dirigido al Gobernador Marítimo de Punta Arenas por la motonave Puerto Edén;
- 14.19. Documento denominado "Relación de Hechos", del capitán del Puerto Edén, según copia autorizada por el Capitán de Puerto de Puerto Natales, de fecha 14 de Mayo de 1.994;
- 14.20. Protesta del capitán del Amadeo, de fecha 17 de Mayo de 1.994;
- 14.21. Copia del mensaje de fecha 13 de Mayo de 1.994 (18:00 horas), dirigido al Gobernador Marítimo de Punta Arenas por

el capitán de la motonave Puerto Edén;

14.22. Copia auténtica del Mensaje de fecha 13 de Mayo de 1, 1.994, dirigido al capitán del Puerto Edén por el Gobernador Marítimo de Punta Arenas.

14.23. Copia autorizada del Certificado de tasación del M.N. Dogo, emitido por ABS Marine Services, con fecha 2 de Mayo de 1.994;

14.24. copia del documento sin título, fechado el 24 de Abril de 1.995 y suscrito por el señor Jorge R. Abal;

14.25. Documento titulado " Valores Relacionados con la Carga" y sus anexos;

14.26. Documento titulado "Valor de Libro de M.N. Puerto Edén (12.05.94), suscrito por el señor Claudio Vallejos Burgos, Gerente de Administración y Finanzas de Nisa Navegación S.A.;

14.27. Documento titulado "Itinerario", suscrito por el capitán de la motonave Puerto Edén, correspondiente a los días 8 y 17 de Mayo de 1.994;

14.28. Copia autorizada de la Factura N° 2709871, emitida por la Compañía de Petróleos de Chile, con fecha 10 de Mayo de 1.994 a nombre de Naviera Magallanes y de la Factura N° 1522522, emitida por Shell Chile S.A. Comercial e Industrial, con fecha 19 de Mayo de 1.994, a nombre de Naviera Magallanes S.A.;

14.29. Ordinario Número 12.665, de fecha 25 de Abril de 1.994, de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Acuático;

14.30. Rol del Amadeo a su salida el día 11 de Mayo de 1.994;

14.31. Certificado de Dotación Mínima de Seguridad, para la motonave Amadeo, emitido por la Autoridad Marítima, con fecha 21 de Junio de 1.995;

- 14.32. Copia del ordinario N° 12.655, de fecha 4 de Agosto de 1.994, de la Dirección General de Territorio Marítimo y de Marina Mercante;
15. A fs. 184 del cuaderno Principal: Copia de la declaración prestada ante la Autoridad Marítima por el capitán Rodolfo Pearce, de fecha 15 de Mayo de 1.994;
16. a fs. 208 del cuaderno principal: copia de las páginas 120 a 136 del Derrotero de las Costas de Chile, Volumen III;
17. a fs. 217 del cuaderno principal: copia de la lista de pasajeros de la motonave Amadeo, en su viaje 02 Norte, de fecha 30 de Abril de 1.994;
18. a fs. 219 del cuaderno principal: Documento titulado "Cuenta de gastos de Salvataje";
19. Copia legalizada de la Declaración de Importación de la motonave Amadeo, de fecha 21 de Junio de 1.994;
20. Documentos que se tuvieron por acompañados a fs 240:
- 20.1. Copia de la investigación sumaria instruida por la Gobernación Marítima de Punta Arenas;
- 20.2. Póliza de seguro emitida por La Buenos Aires respecto del Amadeo;
- 20.3. Carta de fecha 6 de Diciembre de 1.995, dirigida al Estudio Carvallo, por el ingeniero Jorge R. Abal;
- 20.4. Copia de parte del artículo titulado "Salvamento Marítimo" del Don Alfonso Ansieta;
- 20.5. Copia de la factura N° 0054236, emitida por Ultragas Limitada, con fecha 7 de Abril de 1.993;
- 20.6. Copia de la factura N° 0054189, emitida por Ultragas Limitada, de fecha 16 de Marzo de 1.993;
- 20.7 Copia de la escritura pública de fecha 25 de Junio de

1.993, otorgada en la Notaría de Santiago de Don Gonzalo de la Cuadra Fabres, de finiquito entre Compañía Portuaria Talcahuano Limitada y Pesquera Confish S.A.;

20.8. Copia de la página 131 del Derrotero de la Costa de Chile, volumen III.

El tribunal atribuyó valor de plena prueba a los instrumentos públicos y a los privados no objetados, respecto de quienes aparecen emitiéndolos o suscribiéndolos. A los demás documentos, según se indica en cada caso, cuando se les atribuyó mérito probatorio, lo fue como base de presunciones judiciales. Los documentos que no se mencionan, en la parte considerativa de este fallo, resultaron escasamente relevantes para la resolución del asunto.

Se produjo prueba testimonial por ambas partes. Declararon como testigos de Nisa los señores: Rodolfo Pearce Hartmann, a fs. 180; Patricio Olmos Urbina, a fs. 198 vta.; y Miguel Antonio Fuentealba García a fs. 169. Por la parte de La Buenos Aires lo hicieron los señores Jorge Raúl Abal, a fs. 191 vta. y Nicolás Dabinovic, a fs. 189.

A solicitud de la demandante se resolvió oír informe de peritos. Las partes convinieron que el informe debería recaer sobre los puntos 1 al 4, 7, 8 y 11 de la resolución que recibió la casa a prueba a fs. 108 y 127. Por no existir acuerdo en cuanto a la persona del perito, el tribunal procedió a designar al contraalmirante Julián Bilbao Mendezona, quien aceptó el cargo y juró desempeñarlo fielmente

y en el menor tiempo posible, el día 17 de Septiembre de 1.996, a fs. 247. En informe fue agregado al expediente, con citación a las partes, constituyendo un cuaderno separado.

Las partes hicieron sus observaciones a la prueba dentro del plazo establecido en las reglas de procedimiento. El tribunal citó para oír sentencia por resolución de fecha 18 de Marzo de 1.997, escrita a fs. 305.

CONSIDERANDO:

a) EN CUANTO A LAS TACHAS:

1° Que a fs. 169, la parte demandante hizo comparecer a Don Miguel Antonio Fuentealba García, quien luego de ser examinado, fue tachado, por la demandada, por la causal prevista en el No. 6 del artículo 385 del Código de Procedimiento Civil, en razón de carecer de la imparcialidad necesaria. En efecto, en opinión de la demanda, debido a que el testigo formó parte, según sus propias declaraciones, en calidad de primer oficial, de la tripulación de la nave Puerto Edén, que actuó como asistente, tiene interés personal en que el servicio prestado al Amadeo sea calificado de salvamento, ya que en tal situación participaría de la remuneración que se fije a por tal servicio, de conformidad lo dispuesto en el artículo 1.145 y siguientes del Código de Comercio.

2°. Que constando la causal en que se funda la tacha, de las declaraciones del propio testigo, el tribunal la acoge, en razón de lo dispuesto en el número 6 del artículo 385 del Código de Procedimiento Civil, por lo que su testimonio no podrá tener, en caso alguno, el mérito probatorio a que se refiere la regla segunda del artículo 384

del mismo Código.

3°. Que a fs. 198, la parte demandante hizo comparecer a Don Patricio Gilver Olmos Urbina, quien, luego de examinado, fue tachado por la demanda por las causales previstas en los números 4 y 5 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil en razón de ser dependiente de la parte que lo presenta.

4°. Que surgiendo de los dichos del testigo la circunstancia que origina la causal de tacha que le afecta, el tribunal la acoge, en razón de lo dispuesto en el No. 5 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, por lo que su testimonio no tendrá, en ningún caso, el mérito probatorio a que se refiere la regla segunda del artículo 384 del mismo Código.

b) EN CUANTO A LA OBJECCIÓN DE DOCUMENTOS:

5° Que los documentos que a continuación se indican, empleando la numeración que se les diera en la parte expositiva de esta sentencia, fueron objetados por la parte contraria de quien los presentó: 14.2, 14.6, 14.7, 14.10, 14.12, 14.13, 14.17, 14.18, 14.19, 14.20, 14.21, 14.23, 14.26, 14.27, 18, 19, 20.3, 20.5, 20.6 y 20.7. Su mérito probatorio se evaluará singularmente a propósito del establecimiento de los hechos en esta sentencia.

c) EN CUANTO AL FONDO:

6° Que este juicio tiene por objeto determinar las prestaciones que La Buenos Aires Compañía Argentina de Seguros S.A., en su condición de aseguradora, adeudaría a Nisa Navegación S.A., con motivo de los servicios

que prestara la nave Puerto Edén, de su propiedad, el día 12 de Mayo de 1.994, a la motonave Amadeo, también de su propiedad, asegurada por la mencionada compañía, según póliza número 90.110.

7° Que la demandante funda su pretensión en el hecho de que los servicios que prestara constituyen una operación de salvamento, asistencia o auxilio, que la autoriza a reclamar el reembolso de los gastos en que incurriera, el lucro cesante que experimentara y el premio o remuneración que el artículo 1.138 del Código de Comercio establece a favor del asistente.

8° Que, en forma previa a resolver sobre las peticiones de la actora, resulta necesario decidir acerca de la pertinencia de la excepción o defensa de fondo, interpuesta por la demandada, en su escrito de dúplica, fundada en el incumplimiento de sus propias obligaciones, por parte de la demandante. En efecto, La Buenos Aires postula que el incendio que originó, en última instancia, el pedido de asistencia a la motonave Puerto Edén, tendría su origen en la falta de cuidado en que incurriera Nisa, como armador, al hacerse cargo de la Amadeo cuando le fuera entregada por sus anteriores propietarios, el día 5 de Mayo de 1.994. Dicha negligencia consistiría en no haber efectuado las revisiones previas a la navegación y en haber dotado a la nave con una tripulación inferior a la necesaria. Invoca en su favor lo dispuesto en el artículo 1.552 del Código Civil, que consagra la excepción de contrato no cumplido y que dice: que ... "En los contratos bilaterales ninguno de los contratantes está en mora dejando de cumplir lo pactado, mientras el otro no lo

cumpla por su parte, o no se allana a cumplir en la forma y tiempo debidos"... que, a su juicio, le permitiría eximirse de sus obligaciones como aseguradora.

9°. Que a fin de resolver sobre la pertinencia de esta primera defensa se hace necesario trazar una distinción básica en torno a las instituciones que se encuentran en juego en esta litis.

10° Que ciertamente media entre las partes un contrato de seguro que consta de la póliza No. 90.110, emitido por La Buenos Aires, en calidad de aseguradora, documento signado 20.2, que se tuvo por acompañado a fs. 240, que no fuera objetado, que cubre las contingencias que en ella se expresan y que, también, contiene la exclusiones que el mismo texto indica. Entre sus condiciones específicas están la obligaciones de la Compañía de indemnizar, entre otros, los daños por incendio y, adicionalmente, las contribuciones que la nave deba hacer en casos de salvamento (secciones I y III).

11° Que también es cierto que ambas naves, Amadeo y Puerto Edén, pertenecen al mismo armador, Naviera Nisa S.A.. Esta circunstancia no obsta, sin embargo, a la aplicación de las normas relativas a los servicios que se prestan entre las naves, cuando existe peligro para una de ellas, como expresamente dispone el inciso final del artículo 1.130 del Código de Comercio y el N° 5 de la sección III de las Condiciones Específicas de la póliza.

12° Que a la hora de decidir acerca de las prestaciones que se deben las partes, en un contrato de seguro, por tratarse éste de un contrato bilateral, no se

puede negar que es aplicable el artículo 1.552 del Código Civil, por lo que, no es indiferente el grado de cuidado que haya puesto, cada una de ellas, en el cumplimiento de sus propias obligaciones.

13o. Con todo, en este juicio no se ventilan los efectos propios del contrato de seguro que liga a las partes, sino las consecuencias jurídicas de los servicios prestados por la nave asistente a la nave asistida, y si ellos habilitan a la primera a percibir la remuneración o premio que contempla el artículo 1.138 del Código de Comercio para el caso de salvamento.

La eventual negligencia del asegurado, en este contexto, resulta enteramente irrelevante pues, de lo que se trata es de establecer si se dieron las condiciones legales que estructuran la institución jurídica del salvamento y, en caso afirmativo, determinar el monto de la remuneración que se adeudaría. El problema nada tiene que ver con la propiedad de las naves en cuestión ni con la posible mora de una de las partes en el contrato de seguro.

14° Que lo anterior queda de manifiesto si piensa en lo que habitualmente sucede en estos casos. Si una nave presta servicios de salvamento a otra, de propiedad de un tercero, éste queda obligado, respecto de la nave asistente, independientemente de si la nave asistida se encontraba asegurada por este riesgo y con prescindencia de si el armador fue o no diligente, en el cumplimiento de sus obligaciones y si, su eventual negligencia, influyó o no en el acaecimiento del peligro. El premio se debe por el solo hecho del salvamento. La legitimación pasiva de la Buenos

Aires, en esta causa, surge sólo porque ha asumido su condición de aseguradora del Amadeo, sustituyendo a sus armadores en lo tocante a sus posibles obligaciones en razón de los servicios recibidos. Esta sede arbitral no está llamada a resolver acerca del cumplimiento de las obligaciones de una y otra parte en lo referente al contrato de seguro que media entre ellas. Su cometido específico, según la escritura de constitución del arbitraje consiste en ... "resolver las discrepancias que existen en relación a la naturaleza y valor pecuniario de los servicios" ... prestados por la nave Puerto Edén a la Amadeo, el día 12 de Mayo de 1.994.

15°. Que en razón de lo expresado en los motivos anteriores, no resulta pertinente, en esta causa, oponer la excepción de contrato no cumplido, que dice tener la demandada, por lo que se prescindirá, en lo sucesivo, de esta alegación o defensa.

16° Que a fin de decidir acerca de la pretensión de la demandante resulta necesario determinar, primeramente, si lo actuado por la motonave Puerto Edén, en beneficio de la Amadeo, puede calificarse jurídicamente como una operación de salvamento, asistencia o auxilio, ya que ello ha sido contendido por la demandada. En efecto, ésta ha postulado que el servicio prestado sólo puede calificarse de remolque, por lo que no da derecho a premio por el salvamento y que el servicio proporcionado debe ser pagado según su valor de mercado. Sólo si se resuelve positivamente esta primera cuestión procedería determinar la magnitud del servicio, cosa que también se encuentra sujeta a controversia, para terminar fijando el monto del eventual premio, en su caso. En el evento

de resolver negativamente la cuestión, correspondería determinar la remuneración sólo por el remolque.

17° Que el concepto legal de operación de salvamento, expresión legalmente equivalente a asistencia o auxilio, según el tenor del artículo 1.128 del Código de Comercio, supone esencialmente la existencia de un acto, una actividad o una serie de actividades realizados por el que asiste, dirigidos a ayudar a una nave o artefacto naval o cualquier bien que se encuentre en peligro.

18° Que según se desprende claramente del concepto legal, los elementos que configuran esta institución jurídica son básicamente dos: la prestación del servicio y la circunstancia de que existe un peligro objetivo para la nave que lo recibe.

19° Que la existencia los servicios prestados por la motonave Puerto Edén a la Amadeo no ha sido objeto de controversia, no así su extensión y necesidad. En realidad, todos los antecedentes probatorios son consistentes entre sí en orden a dejar establecido que, en razón del incendio producido en el motor de babor de la nave Amadeo, esta debió ser remolcada desde la ubicación en que se encontraba a las 17:30 horas, aproximadamente, del día 12 de Mayo de 1.994, en el canal Wide, hasta Puerto Edén, habiendo arribado a tal destino a las 6:50 del día 13 de Mayo de 1.994. Los mismo antecedente dejan establecido que la nave Puerto Edén debió permanecer, a disposición de las autoridades, a fin de prestar asistencia a la Amadeo, desde el mediodía del 12 de Mayo y hasta la hora en que se pasa el remolque. Todos los antecedentes dejan también establecido que la disponibilidad

de la Puerto Edén se mantuvo durante el día 13, hasta las 17:15 horas.

20° Que así surge del libro Bitácora de la Amadeo, que aunque objetado, puede estimarse base de una presunción judicial, que es concordante con las declaraciones de los testigos Miguel Antonio Fuentealba García, a fs. 169 vta. y Patricio Gilver Olmos Urbina a fs. 191 y ss., testigos cuyas tachas fueron aceptadas y con las del capitán del Amadeo, Rodolfo Carlos Pearce Hartmann, a fs. 182, testigo sin tacha. Adicionalmente hay que tener presente que este último da similar versión en su declaración prestada en el sumario administrativo iniciado con motivo del siniestro, según copia que se tuvo por acompañada a fs. 240 (documento 20.1.) que no fue objetada. Estos antecedentes concuerdan, en lo pertinente, con las anotaciones de la Bitácora de la motonave Puerto Edén, agregada en copia autorizada, (documento 14.16, de los que se tuvieron por acompañados a fs. 164).

21° Que consta también, de diversos antecedentes, que la nave Puerto Edén debió permanecer, en el puerto de su mismo nombre, hasta alrededor de las 17:15 horas del día 13 de Mayo de 1.994, por disposición de la autoridad marítima. Así surge de la anotación respectiva, en la Bitácora de la nave Amadeo, correspondiente al día 13 de Mayo (documento 14.3); de la declaración sin fecha, suscrita por el capital de la R.R. Amadeo, señor Rodolfo Pearce Hartman (documento 14.2); de la protesta levantada por el capitán del Puerto Edén, señor Jorge Silva Aravena (documento 14.7); del documento denominado "Relación de Hechos", que contiene una copia oficial de la protesta suscrita por el capitán del

Puerto Edén, con fecha 14 de Mayo de 1.994 (documento 14.19); y de la copia oficial del mensaje de fecha 13 de Mayo de 1.994, dirigido por el Gobernador Marítimo de Punta Arenas al capitán del Puerto Edén. Todos los anteriores documentos se tuvieron por acompañados a fs. 164 y los objetados constituyen, al menos, base de una presunción judicial. Concuerdando con lo anterior la declaración que prestara el capitán Pearce, ante la autoridad Marítima, en el sumario respectivo que, en copia, se encuentra agregada a fs. 184 del cuaderno principal, documento que no fue objetado.

22° Que aunque varios de los documentos referido en el motivo anterior fueron objetados por la parte de la Buenos Aires, ellos representan indicios graves, precisos y concordantes que, conforme al artículo 1.712 del Código Civil, permiten dar por establecido el hecho de que la nave Puerto Edén prestó la asistencia que se le solicitara por el capitán del Amadeo y que ello tuvo lugar desde el mediodía del 12 de Mayo hasta aproximadamente las 17:30 horas del día 13 de Mayo de 1.994. En el mismo sentido se pronuncia el perito contraalmirante Bilbao, en su informe, pág. 4.

23° Que una vez establecida la entidad de los servicios prestados corresponde, a continuación, proceder a su calificación jurídica, puesto que si ellos se prestaron fuera del contexto de peligro para la nave asistida, constituyen un simple remolque, en circunstancias que si tal situación existía, los servicios se transforman, jurídicamente, en salvamento.

24° Que las partes han discrepado en

torno al tema planteado en el considerando anterior. Para Nisa, la Amadeo se encontraba enfrentada a la contingencia cierta de estrellarse contra la costa oriental del canal Wide, como consecuencia de las dificultades que experimentara a causa del incendio de su motor de babor; para la aseguradora tal peligro no existía. En todo caso, de haber existido, en forma subsidiaria, platea que éste se habría conjurado exclusivamente con el remolque hasta las caletas cercanas, denominadas Richmond y Chacabuco.

25° Que para resolver sobre el punto en cuestión parece indispensable examinar separadamente los distintos factores que podrían configurar la situación de peligro.

26° Que parece existir acuerdo en que la nave Amadeo resultó seriamente dañada con el incendio que experimentara en su motor de babor. Este quedó definitivamente inutilizado. La nave dependía, en consecuencia, para su gobierno, de su motor de estribor y del bow thruster (empujador de proa), que es un dispositivo provisto de un motor eléctrico que permite orientar, hacia uno u otro lado, la proa del barco. También los sistemas eléctricos de la nave sufrieron graves desperfectos.

27° Que, con todo, el motor de estribor se mantuvo operativo desde que se controló el incendio y hasta que se pasó remolque a la Amadeo. Sólo por un lapso de tiempo de unos 15 minutos debió detenerse, en razón de haberse producido un recalentamiento del tubo de salida del motor de estribor. Así lo establece el perito en su informe y lo declara el capitán Pearce a fs. 181. El resto

del tiempo, el motor se mantuvo funcionando y fue capaz de proporcionar suficiente gobierno como para que la Amadeo se trasladara desde el sitio en que se hallaba en el momento del incendio, esto es, a la cuadra de Punta Cameron hasta un lugar ubicada entre las islas Seater y Manson, durante unas cuatro horas recorriendo, en dicho lapso, veinte millas, aproximadamente.

27° Que, sin duda, luego del recalentamiento, la nave no fue capaz de mantenerse en una situación de navegación similar a la de la mañana del día del siniestro. En efecto, a partir de tal incidente, en razón de mantenerse el andar mínimo y del paraje en que se encontraba, empieza a derivar, hacia el Sur y hacia la costa este del canal Wide. En estas circunstancias, a las 14:30 horas, como se expresa en la bitácora de comunicaciones de la nave: ... "considerando problemas presentados MPEB; actualmente con 80 RPM. siendo las 14:30 LT se solicita al Ro Ro "Pto Edén" su asistencia y posible remolque. Ser acompañado para mayor seguridad de la nave hasta "Pto. Edén". Términos similares: "asistencia y posible remolque" emplea el capital Pearce en su declaración a fs. 181 vta. relativa al mismo punto

28° Que lo indicado en el motivo anterior concuerda con los dichos del capitán Pearce quien declara que alrededor de las 15:00 horas reinició la marcha; la maquina daba entonces de 3 a 4 nudos pero su andar era anulado por el viento que provenía del canal Escape y la corriente que tenía unos dos nudos de velocidad (fs. 181 vta.).

29° Que confirma lo expresado en los

dos considerandos precedentes el hecho de que, alrededor de las 17:30 horas del día del siniestro, cuando se inicia el remolque de la Amadeo, esta nave se encontraba bastante más al sur de aquel lugar en que se hallaba el pedir asistencia. Así queda establecido en el informe pericial (carta 906, anexo).

30° Que en opinión de este árbitro la nave Amadeo, si bien se encontraba seriamente dañada, no se encontraba enteramente sometida a la suerte de los elementos de la naturaleza, conservando una relativa capacidad de navegación, que el testigo Jorge Raúl Abal estima entre un 50 y 60% de la potencia del motor de estribor. El señor Abal es un testigo calificado, pues actuó como perito naval, por la aseguradora, en la liquidación del siniestro que afectó al Amadeo. Muy distinto sería el caso si hubiera perdido, en el incendio, ambos motores. Todo lo anterior lleva a concluir que esta sola circunstancia no configura la situación de peligro objetivo, que exige al artículo 1.128 del Código de Comercio, para configurar la institución jurídica del salvamento.

31° Que a fin de evaluar la situación en que se encontraba la nave resulta necesario examinar, también, las condiciones climáticas vigentes en la zona. Existen, al respecto, diversos antecedentes no todos concordantes.

32° Que los certificados otorgados por el Servicio Meteorológico de la Armada de Chile, documentos signados 14.18, de los que se tuvieron por acompañados a fs. 164 y que no fueron objetados, indican, para el día 12 de Mayo de 1.994, en las estaciones meteorológicas

más próximas, lo siguiente: en la estación San Pedro, vientos del Norte y Norweste de 50 nudos con rachas de 60 nudos, los que disminuyen al fin del día a 20 o 30 nudos; la mar se encontraba gruesa con olas de 4 metros de altura; en la estación Evangelista, por su parte, el viento soplaba con fuerza de 30 a 35 nudos; la mar estaba gruesa, con olas de 3 metros. Conforme a la escala de Beufort, para el viento, en el primer caso se desarrollaba un "temporal muy duro" y en el segundo, un "temporal".

33° Con todo, para formarse un concepto cabal, no se puede dejar de considerar que los datos proporcionados por las estaciones metereológicas referidas en el motivo anterior corresponden a los del mar abierto, en circunstancias que la nave Amadeo se encontraba ubicada en el canal Wide, en aguas interiores, por lo que se hallaba bastante más protegida. Ello explica por qué en los datos de su bitácora se registran, para el lapso que interesa en este fallo, vientos del Norte, con fuerza 4 (vientos de 11 a 16 nudos según la escala de Beaufort) entre las 7:00 y las 8:00 horas, fuerza 3 por todo el resto del día (vientos de 7 a 10 nudos, según la misma escala) y hasta las 21:00 horas en que se registra fuerza 5 (vientos de 17 a 21 nudos). En el mismo sentido se manifiesta el perito en su informe (página 2). Lo que no quita, como en el mismo informe se expresa, que el viento se encajona en los canales y sopla con gran intensidad en ellos como parece haber ocurrido a la salida del canal Escape. Concuerda con esta apreciación el capitán Pearce, en su testimonio (fs.181 vta.).

34° Que el informe pericial (página

3) agrega un antecedente, ciertamente relevante, constituido por las características estructurales de la Amadeo: mucha obra muerta y poco calado, lo que la hace particularmente vulnerable a los efectos del viento, de modo de derivar fácilmente según la dirección que éste tenga. El viento dominante durante todo el día 12 de Mayo venía del Norte, según indica la Bitácora de la nave, lo que dificultaba o impedía el avance en la misma dirección o producía, derechamente la derivación hacia el Sur.

La circunstancia anotada, a juicio de este árbitro, tampoco resulta decisiva, para configurar la situación de peligro, tomada aisladamente, en razón de que, como se ha dicho, la nave conservaba una cierta capacidad de gobierno, en términos de, al menos, mantener por tiempo indefinido, en funcionamiento su motor de estribor.

35° Que también deben considerarse las condiciones geográficas del paraje en que se hallaba situada la motonave Amadeo. Ella se encontraba, al momento de pedir asistencia, en el extremo Norte del canal Wide. Las cartas geográficas (carta 906 del Instituto Hidrográfico de la Armada) indican allí un canal con profundidad de más de 500 metros, lo que hace imposible el uso de anclas y costas constituidas por acantilados, tanto en el lado Este como al Oeste del canal. Esta característica es común a las islas situadas en el mismo. Iguales referencias hace el "Derrotero de la Costa de Chile, del Instituto Hidrográfico de la Armada (página 129, fs. 213 del expediente). La carta 906 referida, señala un solo fondeadero entre punta Cameron y las islas Seater y Manson, que son los parajes que recorrió el Amadeo

durante su navegación del día 12 de Mayo, constituido por las caletas Richmond y Chacabuco, las cuales, incluso, a juicio del capitán Pearce, no resultaban adecuadas para el Amadeo (fs. 181). En opinión de este árbitro el medio geográfico, ciertamente hostil, tampoco, por sí solo, es capaz de configurar el peligro requerido por la disposición legal en análisis.

36° Que según declara el capitán Pearce, a fs. 131 vta., a la fuerza del viento que empujaba a la Amadeo debe agregarse la acción de las corrientes del mar, las cuales, en el paraje, tienen una velocidad de unos dos nudos por hora y corren de Norte a Sur. Concuerdando con estos dichos la declaración del testigo Jorge Raúl Abal (fs. 192), aunque agrega que en la zona de Puerto Edén estas corrientes tienen una velocidad de cuatro nudos por hora. Debe advertirse que el efecto de las corrientes es acumulativo al del viento, cuando ambos tienen la misma dirección, cosa que ocurrió en este caso.

37° Que debe tenerse presente también que la nave, al momento de iniciarse el remolque, se hallaba próxima a la Costa Este del Canal Wide: quinientos metros según el capitán Pearce (fs. 181 vta.), novecientos según el testigo, cuya tacha ha sido aceptada, señor Miguel Antonio Funtealba García a fs. 170.

38° Que con todo, en estimación del capitán Pearce, las posibilidades de estrellarse contra dicha costa, sólo se podría haber producido si se hubiera quedado sin máquina (fs. 181 vta.). Conforme también a sus dichos, sólo en el evento que no hubiera habido la posibilidad de

asistencia o remolque por parte del Puerto Edén, habría intentado fondear en la caletas Richmond o Chacabuco, en razón de que no las estimaba adecuadas para una nave de la eslora y manga del Amadeo (fs. 181 y 182).

39° Que finalmente, debe tenerse en consideración que, en razón de la época del año en que tuvieron lugar los hechos que motivan este juicio, la noche debía caer alrededor de las 18:00 horas, según se puede inducir de los dichos del capitán Pearce a fs. 182 y del documento 14.15, de los que se tuvieron por agregados a fs. 164 denominado "Diagrama de Luz y Oscuridad que, aunque emana de un tercero, no fue objetado y que puede tomarse como base de una presunción judicial

40° Que, como se ha venido expresando, resulta difícil identificar a uno solo de los elementos reseñado precedentemente como constitutivos de una situación de peligro que, por su inminencia, solamente se podía conjurar mediante la asistencia de otra nave. Este árbitro ha experimentado, por ello, dificultad en arribar a una decisión sobre este punto. Así, si la nave hubiera estado destituida de todo gobierno, o los mismos hechos hubieran tenido lugar mar afuera, no habría dudado en calificar los servicios prestado por el Puerto Edén como salvamento; por otro lado si hubiera existido la posibilidad de anclar a la espera de ser remolcado o hubiera habido un puerto seguro en el cual fondear sin riesgo, no habría dudado en calificarlo de remolque.

41° Que, con todo, puesto en la disyuntiva de tener que discernir entre una y otra

calificación, este árbitro estima que la suma de los elementos adversos para la Amadeo logran configurar una situación objetiva de peligro, por lo que los servicios prestados deberán calificarse de salvamento, lo que acarreará las consecuencias jurídicas que más adelante se especificarán.

42° Que en la decisión enunciada en el motivo anterior hacen particular fuerza algunas circunstancias que conviene explicitar.

43° Que, sin duda, a las 14:30 horas del día 12 de Mayo, cuando el Amadeo solicita asistencia o posible remolque - en los cuidadosos términos empleados por su capitán (fs. 181 vta.) - se hace manifiesto que la nave no podrá cumplir con su destino de arribar, por ella misma, hasta Puerto Edén. En efecto como consecuencia de su andar mínimo, la nave ya no sólo no progresa hacia el Norte, sino que deriva, seriamente y en una extensión significativa, hacia el Sur y hacia el Este, es decir contra la escarpada costa del canal Wide.

44° Que no resulta posible determinar, con los antecedentes del proceso, si ello es una consecuencia del viento encajonado en el canal Escape o de las corrientes marinas o de ambas causas y del poco andar de la nave, pero es un hecho acreditado por medios probatorios que, apreciados conforme a la sana crítica, son capaces de llevar a tal convicción. Así consta de las anotaciones efectuadas en el perito en la carta 906, anexa a su informe; de la protesta del capitán del Puerto Edén (documento 14.7 de los que se tuvieron por acompañados a fs. 164). Surge también del libro de Bitácora del mismo barco que indica que la nave, ahora

remolcada, pasa frente a la isla Seater, en su viaje a Puerto Edén, a las 19:00 horas (documento 14.16 de los acompañados a fs. 164). Esto ocurre siete horas después que experimentara, en ese mismo lugar, su dificultad con el motor de estribor.

45° Que resultan del mayor interés los dichos del testigo de la demandada Jorge Raúl Abal el que, aunque emplea la voz remolque y no salvamento, describe muy bien la situación. Dice que (fs. 193)... "fue correcta la decisión del capitán del Amadeo en orden a solicitar remolque ante la inseguridad que probablemente tenía en ese momento acerca de las consecuencias del siniestro con respecto al motor de estribor y con respecto a la planta eléctrica. El tablero eléctrico principal había tomado mucho hollín con lo cual podía producirse una falla. Yo habría hecho lo mismo que el capitán - agrega el testigo - en el sentido de que de haber un buque cercano me remolcara hasta el lugar más adecuado desde donde se encontraba en ese momento".

46° No debe perderse de vista que si bien el pedido de asistencia o remolque, efectuado por el capitán del Amadeo, tuvo lugar alrededor del mediodía del 12 de Mayo, la posibilidad efectiva de asistencia se produce a las 16:50, hora en que, por la proximidad de las naves, se puede pasar el remolque, esto es, no mucho antes que cayera la noche. La inseguridad de los sistemas eléctricos, de que da cuenta el testimonio del señor Abal, cobra, en esta circunstancia particular significación.

47° Que, independientemente de la estimación que subjetivamente haya tenido el capitán Pearce, al solicitar los servicios del Puerto Edén y al momento de

empezar a recibirlos, cuando se inicia el remolque, - situación en que sí ... "vio riesgo de perder la nave" (fs. 181 vta.) - a juicio de este árbitro, existía objetivamente una situación de peligro para la Amadeo. Esta hacía indispensables los servicios que recibiera, sin los cuales, en un momento que es difícil determinar con precisión, pero que ciertamente habría tenido lugar, se habría producido la colisión de la nave con la costa oriental del canal Wide.

48° Que como consecuencia de todo lo anterior debe concluirse que, en la especie, se han establecido los hechos constitutivos del salvamento, según ellos están definidos por el número uno del artículo 1.128 del Código de Comercio: la motonave Puerto Edén desarrolló una actividad, en favor de la nave Amadeo, destinada a ayudarla a superar el peligro de pérdida en que se encontraba por el riesgo de colisión contra la costa del canal Wide.

49° Que establecido lo anterior resulta necesario hacerse cargo de la argumentación subsidiaria de la demandada, en orden a que la extensión de los servicios resultó excesiva, ya que existía la posibilidad de que la nave fondeara segura en la caleta Richmond o Chacabuco. Esta alegación no ataca al fondo del asunto pero sí resulta relevante, pues incide en uno de los factores que debe ponderar el árbitro para determinar la remuneración que, en caso de salvamento, se devenga a favor de los asistentes y que, concretamente, regula el número 5 del artículo 1.138 del Código de Comercio. En efecto, esta disposición establece que "La remuneración debe fijarse con la intención de alentar las operaciones de asistencia, y teniendo en cuenta, entre otras,

las siguientes consideraciones...

"5° Los esfuerzos de los asistentes, incluyendo el tiempo usado, y los gastos y daños por ellos incurridos"...

50° Que, en efecto, las alternativas de un puerto para fondear a la Amadeo eran las caletas mencionadas o Puerto Edén. Las primeras se hallaban a una hora de navegación, el segundo, requirió de unas doce horas de remolque.

51° Que en la prueba rendida existen datos contradictorios relativos a la idoneidad de las caletas Richmond y Chacabuco. Con todo, no parece necesario entrar a dilucidar el punto. En efecto, si la autoridad marítima, atendida la situación en que se hallaba el Amadeo, dispuso que ya fondeado en Puerto Edén fuera escoltado por la motonave Puerto Edén hasta avanzada la tarde del 13 de Mayo, con mayor razón ello habría sido dispuesto respecto de un fondeadero que, a todas luces, es de inferior calidad al mencionado puerto.

52° Que desestimadas las alegaciones o defensas de la demandada en orden a que Nisa no tiene derecho a ser remunerada por los servicios prestados a título de salvamento, corresponde ahora pasar al examen de las diversas peticiones que, con tal fundamento, efectúa la demandante.

53° Que, en síntesis, el servicio de asistencia prestado por la motonave Puerto Edén al Amadeo consistió en permanecer en Puerto Edén a disposición de la autoridad marítima, el día 12 de Mayo desde poco antes del mediodía; en la navegación para encontrarse con la nave

asistida a partir de las 13:30 horas; en pasarle remolque a las 17:30 del mismo día; en remolcar a la Amadeo en su trayecto hasta Puerto Edén, a donde arriban a las 6:00 horas del día siguiente y en la escolta de la nave hasta que la autoridad marítima le permite el zarpe a las 17:30 horas del mismo día. Todo ellos consta detalladamente en la Bitácora de ambas naves y en la protesta del capitán de la Puerto Edén.

54° Que Nisa reclama en su demanda el pago de sumas de dinero por los siguientes conceptos: a) por costos incurridos en la prestación de los servicios a la Amadeo y b) el premio o remuneración que la ley asigna a quien ha prestado servicios que constituyen salvamento.

55° Que en lo que se refiere a los costos incurridos con motivo del salvamento, debe tenerse presente que, en la determinación de la remuneración o premio por la asistencia, conforme el artículo 1.138 del Código de Comercio, que reglamenta la materia, debe considerarse el tiempo empleado y los gastos efectuados por el asistente para prestarlo.

56° Que en razón de lo dicho en el motivo anterior, el tribunal, al fijar la remuneración a título de salvamento, tomará en cuenta los costos alegados por la demandante, en el capítulo respectivo, por lo que no los considerará en forma separada. Por esta causa, desechará la correspondiente petición.

57° Que el Código de Comercio contempla nueve rubros que deben tenerse en cuenta para fijar la remuneración del asistente, los cuales deben apreciarse, por el sentenciador, teniendo en cuenta la finalidad de la ley

expresada en el encabezamiento del artículo 1.138, esto es ... "con la intención de alentar las operaciones de asistencia"...

58° Que si se reflexiona acerca de los criterios específicos que contempla el citado artículo 1.138 del Código de Comercio, surge una clara distinción entre ellos: hay algunos que tienen una naturaleza predominantemente cuantitativa y otros que son preferentemente cualitativos. Pertenecen a la primera categoría, por ejemplo, el valor de los bienes asistidos (N°1 del artículo), o el de los equipos empleados (N°9). Pertenecen a la segunda categoría aquellos que suponen una valoración acerca, por ejemplo, de la eficacia de la maniobra (N° 3) o sobre los esfuerzos para evitar el daño ecológico (N° 2). Esta distinción resulta relevante puesto que el tribunal se verá en la necesidad determinar montos, en el primer caso y sólo estimaciones, en el segundo.

59° Que el primer elemento que toma en consideración el referido artículo 1.138 es el valor de los bienes asistidos, esto es, el valor de los bienes que encontrándose en la situación de peligro se salvan gracias a la actividad desarrollada por el asistente.

60° Que entre los bienes asistidos corresponde, en primer lugar determinar el valor de la motonave Amadeo. Existen, al respecto, diversos antecedentes en el proceso que deben ponderarse debidamente. Está, por de pronto, el valor asegurado por la Compañía demandada que se expresa en la póliza N° 90.110, que se tuvo por acompañada a fs. 240 y que no fue objetada. Ese monto corresponde a US\$ 2.400.000.- Por otra parte, la demandante acompañó la tasación efectuada

por ABS Marine Services que asigna un valor de 2.500.000.- Este documento se tuvo por acompañado a fs. 194 (N°23) pero fue objetado por la demandada.

61° Que aunque el monto asegurado no es relevante para determinar la remuneración, porque ella no es una consecuencia del contrato de seguro que media entre las partes, este arbitro considerará este dato a fin de fijar el valor de la nave asistida que, por lo demás, tiene una diferencia bien poco significativa con el valor de su tasación comercial.

62° Que a la hora de fijar el monto de lo salvado debe considerarse, naturalmente, el valor de aquello que efectivamente se hallaba en riesgo. En el caso específico, la Amadeo, cuando recibe los servicios del Puerto Edén, ya había experimentado el incendio de su motor de babor y los otros daños a que se ha aludido con anterioridad en este fallo. Esta circunstancia disminuye el valor de la nave en la misma cantidad que costaría la reparación del daño sufrido (y que corresponde a la indemnización fijada en la correspondiente liquidación).

63° Que como consecuencia de lo anterior y conforme a la liquidación practicada para la aseguradora demandada, por el perito naval señor Jorge Raúl Abal, documento acompañado por la demandante (N°24), que se tuvo por agregado a fs. 154 y que no fue objetado por la demanda, el valor total de los daños sufridos por la motonave Amadeo debe estimarse, para los efectos del presente juicio, en la suma de US\$ 681.753,92, dato que es confirmado por el mismo señor Abal declarando como testigo a fs. 194.

64° Que por lo dicho, el valor de la nave, para los efectos de determinar la remuneración por su salvamento, a juicio de este árbitro, se debe estimar en la suma de US\$ 1.718.246,08 que corresponde al que resulta de deducir a su valor asegurado el costo de la necesaria reparación.

65° Que también se hallaba sometida a riesgo, al momento de prestarse la asistencia, la carga de la nave. En efecto, con independencia de quien sea el asegurador de la misma - que no es la demandada en este caso - ella corría riesgo de pérdida al igual que la nave. La disposición contenida en el N° 1 del artículo 1.138 del Código de Comercio no discrimina respecto de cuales bienes son los asistidos, por lo que debe estimarse que se trata de todos los que se hallan expuesto a perecer. Como se ha señalado reiteradamente en este fallo, en la especie no se trata de aplicar el contrato de seguro que media entre las partes, sino determinar la remuneración que corresponde, por ley, al Puerto Edén en cuanto asistente de la Amadeo.

66° Que los únicos antecedentes que existen en el expediente relativos al valor de la carga son los certificados expedidos por los embarcadores y la declaración del testigo de la demandada señor Nicolás Dabinovic. Los documentos fueron extendidos a petición de Naviera Magallanes. Su resumen consta del documento denominado "Valores Relacionados con la Carga", que se tuvo por acompañado, sin objeción a fs. 194. Dichos documentos son concordantes con los respectivos conocimientos de embarque, que también se acompañan en copia, como anexos al referido

documento. La suma de los valores consignados asciende, según ellos a US\$ 720.059,68. El testigo señor Dabinovic, a fs. 190 concuerda con lo anterior y agrega el flete, estimando el valor total de la carga en US\$ 750.000.- 6 7 °

Que, en definitiva, el valor de los bienes asistidos resulta de la agregación del valor de la nave, según su estado en el momento de ser auxiliada, más el valor de la carga. Para los efectos del N° 1 del artículo 1.138 del Código de Comercio se fija el valor de lo asistido, en consecuencia en la suma de US\$ 2.468.246,08.

68° Que el segundo elemento que toma en consideración el artículo en comentario consiste en "La destreza y esfuerzo de los asistentes para impedir o disminuir el daño en el medio ambiente". A juicio de este árbitro lo que la disposición exige valorar, para determinar la remuneración por este concepto, no es directamente el daño ecológico que no se produjo, sino el especial cuidado - destreza y esfuerzos, indica la ley - desplegado por el asistente con tal finalidad. Corresponde este factor a un criterio cualitativo, según se expresa más arriba. No puede ser de otro modo, pues al daño ecológico puede escapar a toda proporción con respecto al valor de la nave, en circunstancias que la ley pone dicho valor como el máximo posible para la remuneración por la asistencia. Dice el artículo 1.139 del Código de Comercio: "La remuneración señalada en el artículo anterior no puede exceder al valor de los bienes asistidos en el momento del término de las operaciones de asistencia".

69° Que atendida la naturaleza del factor en análisis debe concluirse que sólo incide en la

determinación de la remuneración cuando el asistente, además de prestar los servicios necesarios para salvar a la nave del peligro en que se encuentra, toma precauciones adicionales que permitan prevenir que el daño ecológico se produzca, no obstante el daño, la pérdida o la destrucción de la nave. Así sería, por ejemplo, el empleo de elementos técnicos que impidan la expansión de la eventual mancha de combustible que podría producirse con motivo del naufragio o avería. No existe constancia en el proceso que la tripulación del Puerto Edén haya desarrollado actividades del tipo indicado por lo que no cabe considerar este factor en la determinación de la remuneración.

70° Que el tercer factor que la ley exige considerar es ... "El grado de éxito obtenido por el asistente". Se trata de ponderar si el servicio prestado fue capaz de evitar la pérdida o daño de la nave asistida. En el caso sublite, el éxito fue completo, pues el Amadeo, no obstante la situación de peligro en que se encontraba, gracias a la acción del Puerto Edén no sufrió detrimento alguno. En razón de este factor, el premio que determinará el tribunal no sufrirá rebaja alguna, como debería ocurrir en el caso que el resultado fuera parcialmente exitoso.

71° Que el cuarto factor a considerar dice relación con ... "La naturaleza y grado del peligro"... a que se encuentra sometida la nave asistida. Este es un elemento de tipo cualitativo y se refiere, naturalmente, al peligro en que se encuentra la nave que recibe los servicios, ya que el N° 6 del artículo 1.138, como se verá, se refiere al peligro asumido por el asistente.

72° Que en los considerandos 23 a 48 de este fallo se ha dejado establecido el hecho de que la motonave Amadeo se encontraba objetivamente en una situación de peligro cuando solicitó la asistencia y, especialmente, en el momento que recibe el remolque. Con todo, este árbitro hizo presente, en considerados anteriores, sus dificultades para calificar jurídicamente la situación, puesto que el grado de peligro no resultaba, prima facie, ni obvio ni evidente, justamente por constituir una situación límite. En razón de lo anterior este factor deberá ponderarse más como una razón para moderar la remuneración que para acrecentarla.

73° Que al artículo 1.138 del Código de Comercio contempla, en quinto lugar, como factor para determinar la remuneración... "Los esfuerzos de los asistentes, incluyendo el tiempo usado y los gastos y daños por ellos incurridos." Se contempla en este numeral un conjunto de elementos que resulta necesario desglosar.

74° Que en la demandante ha sostenido que la motonave Puerto Edén destinó aproximadamente 27 horas a prestar la asistencia incluyendo el tiempo que estuvo a la espera en Puerto Edén, la navegación hasta el lugar de encuentro con la Amadeo y su posterior remolque hasta el mencionado puerto y el destinado a escoltarlo, por disposición de la autoridad. Tales afirmaciones concuerdan con los antecedentes de hecho analizados principalmente a propósito del establecimiento de los servicios prestados por la nave asistente.

75° Que el único antecedente probatorio que existe en el proceso, para estimar el monto de

los costos implicados en la maniobra de asistencia es el documento acompañado por la demandante, agregado a fs. 219 del cuaderno principal, titulado "Cuentas de gastos de Salvataje" suscrito por Don Eduardo Valenzuela Fuenzalida Gerente Armatorial, que fue objetado por la demandada por emanar de un personero de la demandante y que fija un valor total de US\$ 10.379,46.

76° Que ciertamente no puede atribuirse fuerza probatoria al documento referido en el motivo anterior, especialmente por no existir otros antecedentes que por su número y concordancia permitan presumir el hecho alegado, de conformidad al artículo 1.112 del Código Civil. No puede dudarse que la maniobra implicó costos para el asistente, pero el tribunal, para no determinarlos de un modo enteramente arbitrario deberá omitirlos como un factor independiente para fijar el premio. Con todo, atendido que éste no se establece exclusivamente a partir sumas ciertas, su incidencia puede quedar comprendida dentro de la globalidad de la operación que se orienta, como ordena la ley, no sólo a compensar los costos efectivamente incurridos por el asistente, sino también a fomentar las acciones de salvamento.

77° Que el sexto factor que contempla el artículo 1138 del Código de Comercio determinar la remuneración por el salvamento consiste en el riesgo de incurrir en responsabilidad y otros riesgos corridos por el asistente y su equipo. Se trata este de un factor cualitativo, en los términos definidos más arriba en este fallo.

78° Que a juicio del perito - página 2 de su informe - que concuerda con las declaraciones de los testigos Fuentealba, a fs. 171 y Olmos, a fs. 192 vta. y se contradice con la del testigo Abal, a fs. 193 - toda maniobra en el mar es de suyo peligrosa, y lo fue particularmente la del caso sublite, en razón de que ninguna de las naves intervinientes está diseñada ni para dar ni para recibir remolque. Estos riesgos pueden ser de colisión, ruptura de espías y chicotazos de éstas, con el consiguiente peligro para las personas. También pueden originar acorbatamiento o inutilización de las máquinas afectadas.

79° Que a juicio de este árbitro, y teniendo principalmente en cuenta la opinión del perito señor Bilbao, al fijar el premio por el salvamento deberá tenerse en cuenta este elemento.

80° Que el séptimo factor contemplado por la ley para fijar la remuneración por el salvamento es uno también de naturaleza cualitativa y dice relación con la prontitud del servicio prestado. La prontitud o tardanza o renuencia exige evaluar la disposición de las personas responsables de la nave asistente para prestar el servicio, siendo acreedora de mejor valoración, la prestación oportuna del servicio cuando acarrea una pérdida, molestia o cambio de sus planes.

81° Que no se ha probado en este juicio que para los armadores y tripulación de la nave Puerto Edén la prestación oportuna de la asistencia les haya irrogado algún gravamen particular. Más aún, de la lectura de la bitácora de la nave, documento signando 14.16 de los que se

tuvieron por acompañados a fs. 164, en el momento en que ella debe zarpar en auxilio del Amadeo, la nave ya había fondeado, aparentemente dentro de su itinerario regular, en Puerto Edén, hacía ya algunas horas.

82° Que en razón de lo concluido en el motivo anterior no se considerará particularmente este elemento al fijar el premio por el salvamento.

83° Que este árbitro tampoco tomará en cuenta las circunstancias mencionadas en los número 8 y 9 del artículo 1.138 del Código de Comercio, ya que ellas, conforme a su texto, sólo son aplicables cuando la asistencia es prestada por tripulaciones, naves y equipos especialmente destinados a proporcionar este tipo de servicios. En efecto, el No.8 de la mencionada disposición indica que para la fijación de la remuneración debe ... "considerarse la disponibilidad y uso de equipos y naves destinadas especialmente a operaciones de salvamento" y el No.9 se refiere al ... "grado y estado de preparación, la eficiencia el valor del equipo de los asistentes".

84° Que, a juicio de este árbitro, atendidos los antecedentes examinados, procede acoger parcialmente la demanda y que a fin de determinar correctamente el monto del premio o remuneración por el salvamento, conviene aplicar un procedimiento que partiendo de los elementos cuantitativos, que darán la base numérica del cálculo, concluya aplicando ponderaciones que representen la incidencia de los elementos cuantitativos. Los siguientes considerandos se destinan a desarrollar esa operación.

85° Que el punto de partida en la

determinación de la remuneración, como indica el propio artículo 1.183, tantas veces aludido, es el valor de los bienes asistidos. El premio deberá considerar una cierta proporción relacionada con su valor. En los considerandos 60 a 67 de este fallo se ha efectuado una estimación acerca del monto de los mismos, llegándose a la cifra de 2.468.246,08 dólares norteamericanos, que corresponde a la suma del valor residual de la nave, luego de experimentar el incendio de sus máquinas, más el valor de la carga transportada. Este árbitro estima que una justa proporción puede encontrarse en el porcentaje de 15%, aplicado sobre el valor total indicado por lo que, por este concepto, la base de la remuneración debe ascender a 370.237 dólares norteamericanos.

86° Que, como ya se ha señalado, la norma que fija el procedimiento para determinar el premio contempla otros elementos de índole cualitativa dentro de los cuales son relevantes, como ya se indicó, los consignados en los números 4 y 6 del artículo 1.138 del Código de Comercio, es decir, la naturaleza y el grado de peligro a que se hallaba expuesta la nave asistida y el riesgo a que se expuso la motonave Puerto Edén con la finalidad de efectuar las maniobras de salvamento.

87° Que ya se analizó detalladamente en este fallo, la entidad del peligro en que se encontraba la Amadeo, y como éste constituía una situación límite que sólo, con dificultad, podía diferenciarse de una que sólo hiciera necesario un simple servicio de remolque.

88° Que la circunstancia aludida en el motivo anterior debe actuar, como también ya se dijo, como

un elemento moderador del monto fijado como base de la remuneración, por lo que su incidencia debe representar un factor de disminución, que este arbitro estima equivalente al 50% de la suma fijada. Aplicando lo anterior, a la cantidad que se fije como premio deberá deducirse la suma de 185.118 dólares norteamericanos.

89° Que la ponderación del riesgo asumido por los asistentes, debe fijarse - por su naturaleza cualitativa - en un porcentaje de la base de la remuneración que este árbitro fija prudencialmente en un 5%.

90° Que, finalmente para cumplir con el objetivo expresado en el encabezamiento del artículo 1.183, en orden a incentivar las labores de asistencia, deberá considerarse un aumento global de la remuneración a que se llegue de un 10%.

91° Que, de este modo el monto fijado como premio surge de las siguientes operaciones aritméticas:

a) Monto base de la remuneración equivalente al 15% del valor de los bienes asistidos:	US\$ 370.237.-
b) Menos 50% de la cantidad determinada en la letra anterior en razón de la naturaleza del riesgo:	US\$ 185.119.-
c) Total:	US\$ 185.119.-
d) Más 5% por el riesgo de los asistentes, calculado sobre el monto base:	US\$ 18.512.-
e) Monto de la remuneración:	US\$ 203.631.-
f) Más incentivo para las operaciones de asistencia, 10%:	US\$ 20.363.-
g) Remuneración total:	US\$ 223.994.- 2

Que la suma de 223.994.- dólares norteamericanos, determinada en el motivo anterior, deberá ser pagada, por la demandada, en moneda nacional según la equivalencia que exista el día del pago, de conformidad a lo dispuesto en el inciso 1o. del artículo 20 de la Ley 18.010, sobre Operaciones de Crédito y otras Obligaciones de Dinero. La suma determinada no tendrá más reajuste que el implícito en el tipo de cambio, según se colige de la regla contenida en el artículo 24 de la misma Ley. La suma determinada a título de remuneración devengará intereses corrientes a contar de día 13 de Mayo de 1.994, fecha de conclusión de las operaciones de asistencia, según dispone el número 5o. del artículo 1.249 del Código de Comercio. La suma que finalmente resulte deberá adicionarse con el importe del Impuesto al Valor Agregado.

Y teniendo presente lo dispuesto en los artículos 1.552, 1.556, 1.698 y 1.712 del Código Civil, 842, 844, 1.128 a 1.132, 1.136 a 1.138, 1,151, 1.203, 1.206 y 1.249 del Código de Comercio, 20 y 24 de Ley 18.010, sobre Operaciones de Crédito y otras Obligaciones de Dinero, 222, 228 y 234 del Código Orgánico de Tribunales y 170, 261, 358, 384, 385 y 629 del Código de Procedimiento Civil

RESUELVO:

EN CUANTO A LAS TACHAS:

A) Que se acogen las tachas opuestas por la demandada en contra de los testigos Miguel Antonio Fuentealba García, por la causal del número 6 del artículo 385 del Código de Procedimiento Civil y Patricio Gilver Olmos Urbina, por la causal del número 5 del mismo artículo y Código.

EN CUANTO A LOS DOCUMENTOS:

B) Que hallándose investido el árbitro de facultad arbitradora para la tramitación de la causa, se rechazan las objeciones formuladas, sin perjuicio del pronunciamiento sobre su mérito probatorio efectuado en lo considerado en esta sentencia.

EN CUANTO A LAS PETICIONES

DEMANDA:

- C) Que se acoge parcialmente la demanda interpuesta por Navegación S.A. sólo en cuanto se condena a la demandada Buenos Aires Compañía Argentina de Seguros S.A., a pagar a la actora la suma de 223.994 dólares norteamericanos, por su parte equivalente en moneda nacional, para el día del pago, a título de remuneración o premio, cantidad a la que se debe adicionar el Impuesto a Valor Agregado.
- D) Que la suma indicada en la letra anterior devengará intereses corrientes, a partir del día 13 de Mayo de 1957 hasta el día de su pago, los que se determinarán de conformidad con las disposiciones de la Ley 18.010.
- E) Que cada parte pagará sus costas y, las comunes, en sus mitades.
- F) Que se designa actuario, para los efectos de autorizar la ejecución de la sentencia y para dar copias de la misma, al Notario Santiago Don Raúl Ivan Perry Pefaur.

Notifíquese por cédula

Resolvió Don Andrés Cur

Macchiavello, Juez Arbitro

Nisasant

inc.-

Es copia fiel de la sentencia de autos. M. P. 2-6-57.