

A P E N D I C E

108

Responsabilidad de la Compañía Inglesa de Vapores en el siniestro del pailebot "Roma".

*Recurso de nulidad interpuesto por la Compañía Inglesa de Vapores en la causa que sigue con don Juan Damonte y otros sobre indemnización de daños y perjuicios.—
Procede de Lima.*

DICTAMEN FISCAL

Excmo. Señor:

A las 3 y 40 minutos de la mañana del 6 de noviembre de 1880, a la altura de Supe y a 15 millas de la Costa, el vapor «Colombia», de la Compañía Inglesa de Navegación por Vapor en el Pacífico, tuvo una colisión con el pailebot italiano «Roma», que dió por resultado la pérdida de este último con su cargamento y la mayor parte de los pasajeros, habiendo salvado siete de éstos y el equipaje de la nave.

Son hechos plenamente comprobados en autos, el haber distinguido el piloto del «Colombia» señor Jaggard, a las 3 y 35 minutos de la mañana del enunciado día, una luz brillante, y que al haberla distinguido, varió el rumbo del vapor para aclararse del punto ocupado por dicha luz, habiendo informado inmediatamente al Capitán, quien le contestó que se mantuviese bien claro, subió a la cubierta, distinguió también la luz brillante, ordenó que se pusiese el timón todo a babor, y que la máquina moviese hacia atrás, sin que nada hubiese bastado para evitar el siniestro.

El hecho esencial que debe averiguarse es éste: si el «Colombia» y el «Roma» navegaban con las precauciones prescritas por el derecho marítimo. Nada ha puesto en duda que el vapor inglés llevaba sus luces, y en cuanto al pailebot italiano, aparece del diario de navegación del «Colombia», fojas 90, de la protesta de su capitán ante el Vice-Cónsul Británico en Mollendo, fojas 138, y de la declaración del capitán del pailebot «Roma» en el Vice-Consulado italiano del Callao, fojas 106, que este pailebot llevaba una sola luz brillante, colocada en la jarcia del palo mayor, asegurada a un motón especial de madera que se acostumbraba poner para ese fin.

La cuestión de derecho queda ahora reducida a decidir si el pailebot «Roma» con esa sola luz blanca y brillante cumplió las prescripciones del Reglamento Marítimo Internacional, única ley especial sobre la materia, o si habiendo infringido esas disposiciones, el desgraciado suceso, que motivó la pérdida de la nave y del cargamento, debe atribuirse a la omisión de su capitán y tripulantes, y no a impericia o negligencia del capitán y demás empleados del «Colombia».

Según el Reglamento Marítimo Internacional, al que se adhirió el Gobierno del Perú, a invitación de los Gobiernos de Inglaterra y Francia, mandado observar por resolución suprema de 20 de abril de 1863, los buques de vapor cuando están en marcha deben llevar, desde la puesta hasta la salida del sol, una luz blanca brillante al tope del palo trinquete, una verde al lado de estribor y otra roja al lado de babor. Los buques de vela, cuando navegan, llevarán las mismas luces que los vapores en marcha con excepción de las del palo trinquete, es decir, deben llevar las luces verde y roja, según lo dispone terminantemente el artículo 5°. Conforme al inciso 2° del artículo 9°, los buques pescadores u otros sin cubierta, cuando se hallan fondeados o con su red tendida, exhibirán una luz blanca brillante.

Aplicando estas disposiciones de la ley internacional al caso en cuestión, no puede haber duda de que cuando el piloto del "Colombia" divisó a las 3 y 35 minutos de la mañana del 6 de noviembre una *luz brillante* a la altura de Supe y a 15 millas de la costa, tuvo que darle necesariamente la significación de la presencia de un buque fondeado o con su red tendida; y en consecuencia, procedió a variar el rumbo del vapor aclarándose del punto en que había divisado la luz brillante y encaminando sus movimiento en el sentido de alejarse de él. Si la luz brillante hubiese correspondido a un buque fondeado o con su red tendida, es evidente que habiendo puesto el "Colombia" su timón a babor, habría evitado chocar con el punto del cual trató de apartarse. Pero como el pailebot "Roma" no estaba fondeado sino en movimiento, con viento en popa aunque débil, según consta de autos, resultó que

durante los cinco minutos en que el vapor maniobraba a babor, para alejarse del pailebot, éste se movía también, y habiendo puesto su timón a estribor, llegó a encontrarse con aquél, y y sobrevino la colisión de una manera inevitable.

No habría sucedido lo mismo si el pailebot hubiese llevado en cumplimiento del Reglamento Internacional, las luces verde y roja, por que según la que hubiesen divisado de abordó del "Colombia" o contemplado ambas, se hubiese comprendido en el acto que era un barco que navegaba y en qué dirección se hacían sus movimientos. La falta de esas luces es una verdadera infracción del capitán y equipaje del "Roma"; y conforme al artículo 20 de dicho Reglamento "nada podrá exonerar a un buque, a su dueño, su capitán, o su tripulación, *de las consecuencias de cualquiera omisión en llevar las luces o señales, o de cualquier descuido en la vigilancia, o falta de precaución exigida por la práctica de la navegación o las especiales circunstancias del caso*".

En consecuencia, si la pérdida del "Roma", no ha provenido de hechos voluntarios, descuido o imprudencia del "Colombia", no es justo deducir que la Compañía Inglesa de Vapores, debe indemnizar el perjuicio sufrido por el naviero y los cargadores del Pailebot "Roma".

No es pues, aplicable el artículo 2191 del Código Civil, para deducir la responsabilidad de la Compañía Inglesa de Navegación en el Pacífico, y menos puede serlo el artículo 590 del Código de Comercio, que se refiere a la obligación del naviero de indemnizar a terceras personas, por la conducta del capitán *en la custodia de los efectos que cargó en la nave*. Estas son las únicas

disposiciones legales que se invocan en la sentencia. Pero si el caso en cuestión no tuviera que resolverse a la luz de los principios del Reglamento Marítimo, como es de rigor jurídico, serían más pertinentes el artículo 2210 del Código Civil y los artículos 592 y 665 del Código de Comercio.

Nada prueba en contra de lo que antecede la presunción de derecho internacional marítimo en favor del buque de vela, en algún conflicto o accidente con otro de vapor, porque esta regla justa e innegable sólo se aplica a falta de datos y pruebas; pero como probado está que el buque de vela faltó al Reglamento vigente, habiendo cumplido sus disposiciones el capitán y tripulantes del vapor, las presunciones desaparecen ante los hechos y las pruebas.

Por lo mismo que se trata de un siniestro en nuestras aguas territoriales, entre buques de bandera extranjera, es más imperiosa la necesidad de aplicar estrictamente el Reglamento Marítimo Internacional, tanto por ser la ley especial sobre la materia, con disposiciones concretas sobre el particular, cuanto porque habiéndose adherido a ese Reglamento las principales potencias marítimas, su aplicación propende a la uniformidad que consolida los lazos comerciales, e infunde respeto a todos los que tienen ocasión de conocer el acatamiento que se hace en la República, de los preceptos internacionales, a cuyo imperio se somete por los tratados o por resoluciones especiales.

Por estas consideraciones, cree el adjunto al Ministerio Fiscal, que las sentencias de primera y segunda instancia, se han expedido contra la ley expresa que rige la materia; y por lo tanto V. E. puede servirse declarar que *hay nulidad* en

la sentencia de visto confirmatoria de la de primera instancia, por la que se declara fundada la demanda interpuesta por don Juan Damonte y compartes, y reformando la primera y revocando la última, declarar que ni la Compañía Inglesa de Vapores, ni el capitán del "Colombia" tiene responsabilidad por la pérdida del pailebot italiano "Roma", ocasionada por accidente inevitable. Salvo mejor acuerdo de V. E.

Lima, 12 de julio de 1888.

VALCÁRCEL.

RESOLUCIÓN SUPREMA

Lima, 29 de agosto de 1888.

Vistos; con lo expuesto por el Ministerio Fiscal: declararon no *haber nulidad* en la sentencia de vista de fojas 244 su fecha de 8 de febrero último, confirmatoria de la de primera instancia de fojas 197, su fecha 7 de enero del año próximo pasado, que declara legal la demanda interpuesta por don Juan Damonte y responsable a la Compañía Inglesa de Vapores, por la pérdida del pailebot "Roma" y su cargamento, con lo demás que contiene dicha sentencia de vista; condenaron en costas y multa de 80 soles a la parte que interpuso el recurso; y los devolvieron.

Muñoz — Arenas — Chacaltana — Alvarez — Loayza — Guzmán — Galindo.

Se publicó conforme a ley, de que certifico.

JUAN E. LAMA.

Cuaderno No. 44 — Año de 1888.