



### **"El Salvamento de buques en peligro y su remuneración"** (2/2)

#### **Formación y prueba**

Hoy en día, la mayoría de servicios de salvamento son realizados bajo un contrato. El contrato tipo más común es el Lloyd's Standard Form Salvage Agreement (Lloyd's Open Form) modificado recientemente en el año 2000. La formación y prueba de un contrato sigue la ley general que gobierna la formación de los mismos en la jurisdicción afectada.

#### **Cumplimiento**

El salvador tiene que realizar sus mejores esfuerzos "best endeavours" para cumplir con el contrato de salvamento.

De acuerdo, al Artículo 8(1) de la Convención de Salvamento de 1989, el salvador debe actuar con cuidado durante la operación de salvamento y prevenir o minimizar daños al medio ambiente (Artículo 8(1) a) y b)).

Tiene que obtener ayuda de otros salvadores cuando las circunstancias así lo ameriten (Artículo 8(1)c)). Además está obligado a aceptar la intervención de otros salvadores cuando el armador o capitán de la nave lo pida razonablemente, si la nave u otra propiedad están en peligro, sin perjuicio al monto de su remuneración si se determina que la solicitud no fue razonable (Artículo 8(1)d)).

Por otra parte, el Artículo 8(2) de la Convención, señala que el armador o capitán de la nave en peligro tal como el dueño de otra propiedad en peligro tienen la obligación de cooperar completamente con el salvador durante la operación de salvamento (Artículo 8(2)(a)), ejercer cuidado para evitar o minimizar peligro al medio ambiente (Artículo 8(2)(b)) y aceptar el suministro de la propiedad cuando el salvador lo solicite después que la nave o la otra propiedad han sido traídas a un lugar de seguridad (Artículo 8(2)(c)). Estas obligaciones recíprocas entre el salvador y el salvado se aplican tanto al nivel de salvamento contractual como no contractual.

#### **Anulación o Modificación**

Los convenios de salvamento pueden ser anulados por las mismas razones que otros contratos como fraude, error, falsa declaración o incumplimiento. La anulación o

modificación es posible también cuando la remuneración del salvador es juzgada muy baja o muy alta con relación a los servicios reales realizados.



#### **La remuneración de salvamento**

1. Criterios de base para la remuneración de salvamento. El salvador es remunerado por una "recompensa" (reward), en dinero. El monto de la misma es determinado por el contrato de salvamento, o por la Corte o el árbitro. El salvador solamente puede tomar posesión de la mercadería rescatada si es que ésta ha sido declarada en abandono por el propietario.

El "award" o laudo es la decisión del tribunal de arbitraje que determina el monto o cantidad total de la recompensa de salvamento y ordena el pago al salvador. (Artículo 27 de la Convención de Salvamento, 1989).

Bajo la Convención de Salvamento de 1989, y la de 1910, la recompensa depende de siete factores básicos:

- a) La amplitud y habilidad de los actos del salvador;
- b) Los peligros encontrados;
- c) El valor de la propiedad salvada y la propiedad a salvar en riesgo;
- d) El tiempo utilizado en las operaciones de salvamento;
- e) Los gastos y pérdidas incurridas por los salvadores;
- f) Los riesgos de responsabilidad y otros riesgos de los salvadores;
- g) La medida de éxito logrado.

2. En la Convención de Salvamento de 1989 al Artículo 13(1)(h)(i) y (j) se le añadieron tres criterios adicionales: La rapidez del servicio prestado; la disponibilidad y uso de naves u otros equipos para las operaciones de salvamento; y la prontitud y eficacia del equipo del salvador y su valor.

3. Compensación Especial. De acuerdo con el Artículo 14 de la Convención de Salvamento de 1989, los salvadores que han llevado a cabo operaciones de salvamento hacia una nave que por si mismo o por su carga amenazaron dañar el medio ambiente pueden recibir una "compensación especial" (Artículo 14(1)).