



“El Salvamento de buques en peligro y su remuneración”

(1/2)

Definiciones

- En el sistema legal “Common Law” El término “salvamento” o “salvage” se utiliza tanto para naves totalmente abandonadas como para naves todavía con tripulación pero en peligro. El término “salvage” o “salvamento” es utilizado para cargas y propiedad involucrada en el salvamento de un naufragio, clasificada históricamente como *flotsam / jetsam* (pecios), ligan (o lagan) o naufragio.
- En el derecho civil, países como Francia, contrariamente a los países del *common law*, establecen la diferencia tradicionalmente entre “sauvetage” (salvamento) que era el salvamento de una nave abandonada, dando al salvador una participación de la propiedad salvada, y “assistance” (asistencia), que era salvar una nave en peligro pero todavía con tripulación, dándole al salvador el derecho a una remuneración monetaria. Hoy día, esta distinción es rechazada a favor del término “asistencia” solamente, porque el artículo 1 de la Convención de Salvamento de 1910, en su frase final declara que no se tiene que distinguir entre estos dos tipos de servicio.

Tres conceptos básicos del salvamento

- a) Basado sobre el derecho civil, el que aporta asistencia es remunerado por sus servicios tenga éxito o no.
- b) En el Common Law, derecho inglés, no se recibe remuneración por una ayuda.
- c) El derecho marítimo Inglés - “no cure/no pay” (“si no hay cura y remedio, no hay pago”)

Cinco requisitos básicos que deben cumplirse para que exista una recompensa válida por salvamento (Ley de Salvamento Moderno):

i) **Propiedad Marítima:** Tradicionalmente, las naves en el mar con tripulación podían ser salvadas si la tripulación consentía, y naves sin tripulación en el mar, pero no naves encalladas en playas o tierra que por regla general pertenecen al estado. También se puede salvar en el mar las provisiones de la nave, cargas, jetsam (los objetos tirados al mar para aligerar la nave), flotsam (los objetos que se encuentran flotando después que la nave se hundió) - en español PECIOS - ligan o ligan (los objetos tirados al mar con una boya para marcar donde se sitúan) y el flete no pagado y dinero de pasaje.

ii) **Acción Voluntaria:** El acto de salvamento tiene que ser VOLUNTARIO. Esto quiere decir que no tiene que ser

realizado como parte de una obligación pública (ejemplo, obligación estatutaria) una obligación cuasi-pública o una obligación contractual. Un contrato de remolque raramente resulta en una remuneración por salvamento porque el remolcador esta ya obligado a remolcar a seguridad en sus obligaciones como remolcador. Además, el remolque no ocurre habitualmente en circunstancias de un peligro marítimo, y generalmente incluye la obligación de pagar por los servicios que haga tenga éxito o no.

El salvamento puede ser realizado bajo un contrato oral o escrito, pero debe ser sin embargo voluntario. Si el Capitán de la nave salvada o sus armadores rechazan la oferta de servicio del salvador, no hay pago de remuneración de salvamento. El rechazo tiene que ser “expreso y razonable”. Sin embargo, ningún consentimiento es necesario cuando una nave abandonada es salvada.

iii) **Peligro:** Es esencial que en la operación de salvamento exista un peligro. El peligro puede ser a la nave, carga, tripulación y/o pasajeros. No es necesario que el peligro sea inminente o actual; una suposición razonable de peligro es suficiente como por ejemplo los riesgos de una carga financiera mayor, o de la inmovilización de la nave en un lugar donde no puede ser reparada. Es importante señalar que el salvador puede ser responsabilizado por faltas o negligencia durante la operación de salvamento, y se le puede privar de su remuneración, total o parcialmente.

iv) **Éxito:** Éxito o un resultado útil es necesario, porque la remuneración de salvamento depende del valor de la propiedad salvada. El éxito puede ser parcial o total y el salvador solo necesita contribuir a la realización del éxito para tener derecho a una remuneración. Además, de acuerdo con la Convención de Salvamento 1989 y el LOF 2000, “éxito” puede consistir solamente en evitar daño al medio ambiente.

v) **Lugar:** La propiedad marítima tiene que ser salvada en un lugar sujeto a la ley de salvamento y jurisdicción marítima. La Convención de Salvamento de 1989, define las operaciones de salvamento como incluyendo actos o actividades emprendidas en “aguas navegables o cualquier otras aguas”. Leyes nacionales de países a veces imponen restricciones sobre las aguas en las cuales la remuneración por salvamento es recuperable.

