

SALVAMENTO

Comenzaré diciendo lo mucho que aprecio la bondad de los organizadores de este seminario en invitarme a mi y a mi esposa a visitar Venezuela y la Isla de Margarita. Es un privilegio que de otra manera posiblemente no hubiéramos disfrutado. También quiero decir que es un honor para mí el haber sido invitado para hablarles y el placer que siento al tomar parte en este seminario.

En mi vida profesional he trabajado 20 años como abogado privado en el campo del derecho marítimo en Inglaterra y 13 años como juez especializado relacionado con disputas marítimas. También, por accidente, soy ajustador aprendiz, en el sentido de que he editado en inglés el libro tipo sobre la materia y soy también miembro honorario de la Asociación de Ajustadores de Avería del Reino Unido. Subsecuentemente, los varios temas que se van a discutir en este seminario son para mí de un interés absorbente.

Mi contribución se relaciona con el derecho sobre salvamento. Aunque puedo hablar de este tema solamente desde el punto de vista de un abogado inglés, en su origen, es de carácter esencialmente internacional. Forma parte de la legislación del mar, de donde todas las naciones se inspiran para formar sus propias leyes y a la cual todas las naciones contribuyen. Ciertamente data desde antes del nacimiento de Cristo y probablemente ha existido en una forma u otra desde que el hombre empezó a navegar por los mares. Como tiene un origen común, es de esperarse que las leyes marítimas de varias naciones no difieran en ningún aspecto significativo. Pero, asumo que debe haber habido en algún tiempo diferencias, porque en 1910 las naciones marítimas se reunieron en Bruselas y acordaron una Convención "sobre la unificación de determinadas reglas jurídicas con respecto a asistencia y salvamento en el mar". Esta Convención de Bruselas ha sido ratificada o adherida por un gran número de naciones. En lo que se refiere al Reino Unido, no causó cambios significantes en la ley, la cual permanece como siempre ha estado durante siglos.

En 1938 otra vez en Bruselas, una convención paralela fue suscrita por un número de naciones. Esta convención fue un intento de extender la ley de salvamento marítimo hacia las aeronaves en o sobre el mar. La base de esta iniciativa fue la creencia de que el futuro del transporte aéreo estaba en el desarrollo del hidroavión. Como todos sabemos, fue un pronóstico equivocado y hoy hay muy pocos hidroaviones. Por lo tanto, no necesito decir nada sobre la convención de 1938.

Si el derecho sobre esta materia está tan bien establecido, ustedes quizás se pregunten por qué fue considerado útil discutirlo en este Seminario. La respuesta a esta, como para tantas preguntas de hoy, se encuentra en una sola palabra, "petróleo". Petróleo y contaminación por petróleo han creado una situación nueva, en la cual, cada nación tiene que revisar ahora su ley de salvamento y en la cual, las naciones partidarias de la Convención de Bruselas de 1910 tienen que considerar la revisión de esa Convención con urgencia. Tomando eso en cuenta, el Comité Marítimo Internacional, ofreció a IMCO estudiar y reportar sobre el desastre del "Amoco Cádiz" y determinar la necesidad de revisar el derecho sobre salvamento. Esa oferta fue aceptada y en septiembre de este año el C.M.I. decidió nombrar un sub-comité internacional, bajo la presidencia del Profesor Erling Selvig, de Oslo. Como él está participando en este seminario, quizás sería él mejor que yo quien debería hablar sobre este tema. Sea como sea, el problema es urgente y en los meses a venir oiremos mucho sobre su trabajo.

Pero antes de llegar al por que, la contaminación por el petróleo va a forzar cambios en la ley de salvamento, debo decir algo de la ley como existe hoy. El derecho sobre salvamento determina los derechos y obligaciones de las dos partes en cualquier operación de salvamento, esto es, la operación de salvar o asistir la vida o los bienes que están a bordo de buques en peligro. Las dos partes son las personas que hacen o ayudan a un salvamento por un lado y por otro lado el salvado.

Estos derechos y obligaciones se originan en relaciones extracontractuales, pero pueden, desde luego, ser modificadas por contrato. Proviene por efecto legal del hecho de los servicios suministrados en el salvamento. El Derecho sobre Salvamento puede ser considerado bajo tres aspectos principales, a saber: ¿quién puede reclamar la recompensa de salvamento?, ¿cuánto se puede reclamar? y ¿contra quién y cómo pueden reclamarla? Quién puede reclamar la recompensa de salvamento. Es de la esencia de los servicios de salvamento, los cuales, dan derecho a reclamar la recompensa de salvamento, que éstos deben haber sido prestados de forma voluntaria y no bajo una obligación legal u oficial o en el interés de autopreservación.

Tomando el último punto primero, si mi esposa y yo estamos paseando en nuestro velero, como hacemos todos los veranos, y si nos encontramos con serias dificultades, como sucedió en el verano de 1978 cuando por negligencia mía, el bote encalló sobre una roca, ninguno de nosotros tendrá el derecho de reclamar una recompensa de salvamento por salvar tanto a nosotros como a nuestro velero. Nuestra conducta, aunque eficiente Y meritoria, fue sólo un acto de auto-preservación.

Igualmente, el capitán, la tripulación o el práctico de un buque salvado, no pueden reclamar nada, salvo que hayan actuado completamente más allá de lo que era su deber. La razón es que ellos están bajo la obligación contractual de salvaguardar el buque. Los armadores, capitán y la tripulación del remolcador al cual se contrató para remolcar el buque, están en la misma posición y por la misma razón. Por alguna razón la posición del remolcador está mencionada especialmente en el Artículo 4 de la Convención de 1910.

De forma similar el servicio de guardacostas y los oficiales de gobierno encargados de la seguridad en el mar, pueden solamente demandar una recompensa de salvamento en circunstancias excepcionales, porque lo que ellos hacen lo hacen normalmente dentro de su deber legal.

Ustedes podrían estar interesados en la posición peculiar de los botes salvavidas en el Reino Unido. Este servicio no está proporcionado por el Estado sino por la Royal Naval Lifeboat Institution. Este es un cuerpo privado mantenido por contribuciones voluntarias. A pesar de su nombre, no tiene nada que ver con la Marina Real. Las tripulaciones de los botes salvavidas, como dice el nombre, son empleadas para salvar vidas y no bienes. Por lo tanto, no pueden hacer ningún reclamo por la recompensa del salvamento de vidas, ya que están cumpliendo nada más que con su deber. Pero si sus servicios son solamente requeridos para el salvamento de bienes, la tripulación podría reclamar la recompensa de salvamento. Desde el punto de vista legal, serán tratados como si hubieran fletado el bote salva vida y son personalmente responsables por cualquier daño causado al bote.

En el Derecho Inglés, existen solamente dos excepciones de la regla general de que las personas que hacen o ayudan en un salvamento deben actuar voluntariamente y no en cumplimiento de un deber. Bajo la ley' inglesa no hay impedimento por recompensa de salvamento, aunque exista un deber estatutario de los navegantes de prestar asistencia a otros en peligro en el mar o exista un deber estatutario especial del buque que ha tenido una colisión de auxiliar y prestar asistencia al otro buque o buques involucrados.

Entendido de que el servicio es voluntario, la cuestión será quién podría reclamar. La contestación es que aquellos que prestan servicio personal pueden reclamar. De este modo, el propietario o el flotador al casco desnudo que usa o permite que su buque sea usado para el abastecimiento de servicios de salvamento, tiene derecho a reclamo. En igual sentido, tiene tal derecho el capitán y cada miembro individual de la tripulación del buque que hace el salvamento, porque ellos prestan servicio personal. Pero quien solamente arregla que un remolcador vaya al mar para hacer un salvamento y no efectúa ningún servicio personal, no tiene reclamo.

¿Cuáles son las bases para determinar una recompensa de salvamento?

Hay tres criterios que limitan el importe de la recompensa. El primero es que el servicio de salvamento debe tener éxito. Las recompensas de salvamento son pagaderas no tanto por los servicios prestados, sino por los beneficios conferidos a los bienes salvados. Por bueno que sea el servicio, si no hay éxito no hay recompensa. Así como está expresado brevemente en el título del formulario tipo del Acuerdo de Salvamento de Lloyds la base es “No Cure - No Pay”. (“No salvado - No pagado”). El segundo, que es una extensión lógica del primero, es que el importe total de la recompensa a pagar a todos los involucrados no puede exceder el valor de los bienes salvados. Aunque todo el buque y la carga se hubieran perdido de no ser por los servicios de salvamento, el único beneficio para el armador es el valor del buque y la carga cuando finalmente son llevados a un lugar seguro. Esto significa un límite en la recompensa de las personas que hacen o ayudan a un salvamento. Estos dos primeros criterios están confirmados en el Artículo 2 de la Convención de 1910. El tercero está establecido en el Artículo 3. Una persona que hace salvamento puede tener derecho a recompensa por salvar un buque que fue abandonado por su tripulación. Pero por otro lado, no tiene derecho a ninguna recompensa si él presta servicios, no obstante una expresa y razonable prohibición de parte del buque, al cual los servicios fueron prestados. El capitán del buque que está en peligro tiene derecho a decidir si alguien cualquiera podrá prestar servicios de salvamento y, de ser ello así, quién. Pero cuando hay un derecho, y se está sujeto a no exceder el límite del valor de la propiedad salvada, las recompensas de salvamento se evalúan en una escala muy generosa. Esto no es altruismo, sino buen sentido comercial.

Está en el interés de todos aquellos que usan los mares que, en tiempo de peligro, la ayuda se dé en forma fácil y rápida. En cuanto concierne a salvar vidas, puede ser que la asistencia se preste ya sea o no que haya el incentivo de la recompensa monetaria, pero el salvamento de bienes, ya se trate de un buque o el cargamento de éste, es asunto diferente. Aquí el incentivo de la perspectiva de una recompensa de salvamento es de gran importancia. Y no sólo es asunto de persuadir a los buques cercanos a prestar asistencia. Está en el interés general de los navegantes que las recompensas sean suficientes para garantizar que poderosos remolcadores de salvamento estén a disposición en apropiados lugares por todo el mundo. Y deben estar listos para hacerse a la mar a cada momento que se les llame y deben estar respaldados por organizaciones altamente calificadas, capaces de desplazar equipo especializado a alta velocidad, a la escena del siniestro. El nivel de las recompensas se diseña para alcanzar este resultado y lo hace.

En cualquier caso en particular, los salvadores y los salvados pueden llegar a un acuerdo acerca del monto de la recompensa del salvamento, pero esto es relativamente excepcional. Las más de las veces se fija el mismo por los tribunales o por árbitros. Pero esto no les dice a ustedes cuánto habrá de percibir uno de los que se dedican a las tareas de salvamento. Es una falacia popular que las recompensas de salvamento guarden cierta relación con porcentaje del valor de los bienes salvados. No es así. Todo cuanto pueda decirse es que es excepcional que una recompensa por salvamento sobrepase la mitad del valor de los bienes salvados. Esto refleja el hecho de que el tribunal tiene que hacer justicia no sólo para el que toma parte en el salvamento, sino también para el propietario de los bienes salvados. Sería por demás injusto que el que toma parte en una operación de salvamento, no percibiese recompensa ninguna. Pero, sería igualmente injusto que el propietario de los bienes que se hayan salvado perdiera todo el beneficio por cederlo a quienes tomaron parte en el salvamento. Aquellos que tienen que evaluar las recompensas de salvamento tienen en cuenta cierto número de factores, pero, habiendo procedido en dicha forma, el importe de la recompensa representará una evaluación o un ejercicio en materia de juicio. No habrá de ser un cálculo aritmético. Cuáles son entonces los factores que tienen que tomarse en cuenta? Como ya lo he dicho, el salvamento (a no ser bajo contrato especial) se recompensa en base a “No cure - No pay”. Donde hay “salvamento”, el “pago” tiene que tomar en cuenta el hecho de que el que toma parte en el salvamento no hubiese recibido nada si los servicios de salvamento hubiesen sido infructuosos. Igualmente tiene que tomar en cuenta si se ha incurrido en gastos en la construcción, equipamiento y estacionamiento de buques, de modo que se hallen listos para prestar servicios de salvamento siempre cuando sea necesario.

Así pues, en igualdad de circunstancias, los salvadores profesionales recibirán recompensa en una escala más generosa que aquellos que prestan asistencia de salvamento incidentalmente al funcionamiento común de sus buques. Son éstas consideraciones generales que son valederas a cada evaluación de una recompensa de salvamento. Pero además, hay consideraciones de tipo especial, que tienen que tenerse presentes. Estas se enuncian en los Artículos 8 y 9 de la Convención de 1910 y están en concordancia con las leyes inglesas, aún cuando la Convención no forma parte de esa ley. Son las siguientes:

(a) Si ha habido algún peligro para la vida. Donde hay peligro para la vida ya sean las vidas de los que se encuentran a bordo del buque salvado o de aquellos que se encuentran a bordo del buque de salvamento la recompensa siempre será considerablemente incrementada.

(b) El grado de éxito obtenido. Como ya lo he dicho, debe haber algún "salvamento" si es que ha de haber algún "pago". Pero no necesita ser un resultado completo. Por otra parte, el grado y la magnitud del resultado se reflejarán en el "pago".

(c) Los "esfuerzos y méritos de los salvadores". Yo utilizo las palabras del Artículo 8 de la Convención. Es sólo equitativo que la recompensa por salvamento tome en cuenta el grado de destreza desplegado por los salvadores. Pero esto ejerce su efecto en dos direcciones. Si los salvadores son excepcionalmente hábiles o diestros, la recompensa será mayor. Pero si son negligentes, se reducirá y en algunas circunstancias no recibirán recompensa en absoluto. En efecto, podrá enjuiciarse por daños y perjuicios al buque salvado.

d) Los peligros involucrados para todos los interesados. La recompensa deberá reflejar el beneficio que corresponde a aquellos que son salvados y el beneficio se aumentará en proporción al peligro con el cual tienen que enfrentarse. Similarmente los salvadores merecen mayor recompensa si se enfrentan a mayores peligros.

(e) El tiempo invertido, los gastos incurridos y las pérdidas sufridas y los riesgos de responsabilidad y otros riesgos que corren los salvadores y el valor de sus bienes que estuvieron expuestos al peligro. Todos estos son factores que hacen el servicio de salvamento real y efectiva o potencialmente más costoso para el salvador y deberá reflejarse en la recompensa que se otorga a éste si es que tiene éxito.

(f) El valor de los bienes salvados. Esto no sólo coloca un tope a la cantidad de la recompensa de salvamento que puede pretenderse, sino que también es un factor muy importante en la evaluación de esa recompensa, ya que el beneficio para los propietarios de los bienes salvados guarda relación directa con el valor de los mismos.

Como he afirmado, cuando las vidas están en peligro, la recompensa será considerablemente aumentada. Bajo la Convención de 1910, los salvadores de vida están intitulado a una participación equitativa de la remuneración concedida a los salvadores del buque, el cargamento y accesorios de este último. Sin embargo, las leyes inglesas van algo más allá y dan a ellos un reclamo prioritario.

Por lo que ya he dicho, ustedes apreciarán que la evaluación de las recompensas de salvamento es una operación compleja y que exige gran destreza". Y no sólo es una cuestión de evaluar el monto global de esa recompensa. Tiene que prorratearse entre todos aquellos que tienen un reclamo y su número suele incluir desde los propietarios o armadores del buque ejecutor del salvamento hasta el asistente del cocinero a bordo, quien mantuvo la tripulación abastecida durante el servicio de salvamento. Afortunadamente, es un proceso que se encuentra en las manos de muy pocas personas. Ocasionalmente se evalúan reclamos ante los tribunales que tengan jurisdicción de almirantazgo, pero por regla general se ajustan por los Árbitros de Salvamentos del Lloyd's. Y esto me lleva a lo que es conocido por todo el mundo como "Formulario del Lloyd's". Desde luego, es posible quedar de acuerdo acerca del monto de la recompensa de salvamento, aun cuando los tribunales harán caso omiso de un convenio que consideran poco equitativo (ver el artículo 7 de la Convención de 1910). Pero como asunto práctico, el momento en que los motores han fallado y el buque se encuentra al garete y es impulsado por los vientos hacia un arrecife, no es el mejor para sentarse y negociar un complejo contrato. Con todo, el capitán está bajo obligación tanto con respecto a los armadores como ante los aseguradores del casco y del cargamento de actuar en forma razonable. La solución radica en convenir el salvamento en base a la "Forma del Lloyd's" o, para darle su título completo la "Forma Standard del Lloyd's de Convenio de Salvamento".

Es una forma de contrato aceptada por todo el mundo, en el sentido de que es razonable entre el salvador y el salvado. La Forma del Lloyd's es un convenio entre el capitán del buque salvado a nombre y en representación de los armadores o propietarios de éste, el cargamento de dicho buque y el flete del mismo, por una parte, y un agente del salvador usualmente el capitán del principal buque salvador- a nombre del propietario, los capitanes y tripulaciones de todos los buques en las operaciones de servicio de salvamento.

Se estipula que los salvadores habrán de tomar todo empeño en efectuar el salvamento del buque y el cargamento del mismo y serán remunerados en base a "no cure no pay". Esta remuneración puede ser objeto de acuerdo, pero, en ausencia de acuerdo, se ajustarán mediante arbitraje en Londres. Se especifica que los salvadores tendrán el derecho de hacer razonable uso del equipo del buque salvado, libre de gasto, pero se abstendrán de causar innecesario daño al mismo o sacrificarlo. A la conclusión de los servicios de salvamento, el salvador notifica al Comité del Lloyd's el monto de garantía que él exige esta garantía deberá darse al Comité en la forma en que éste lo solicite, o requiera. Hasta tanto se de' esta garantía, el salvador tiene un privilegio marítimo sobre los bienes salvados. El lapso para reclamar arbitraje sobre el monto de la recompensa pagadera es de 42 días, desde el momento en que se sule la garantía, pero el arbitraje puede reclamarse por cualquiera de las partes con respecto al convenio, aún antes de que la garantía se haya suplido. De no reclamarse arbitraje dentro del lapso o límite de tiempo, el monto de la garantía es pagadero a los salvadores.

El Comité del Lloyd's es responsable de nombrar los árbitros y la Forma Lloyd's estipula el procedimiento a seguir en el arbitraje. Cualquiera de las partes puede apelar ante un árbitro de apelación también nombrado por el Comité del Lloyd's, pero su laudo arbitral es definitivo y obligatorio, con sujeción al derecho de solicitar de los Tribunales apelación sobre un asunto de derecho éste del que nunca he tenido noticias de que se haya ejercido.

Tanto los árbitros originales como el Arbitro de Apelación son miembros muy experimentados del Foro del Almirantazgo Inglés. Gozan de gran reputación por lo que respecta a sus aptitudes e imparcialidad que es tan elevada como la de los Jueces de los Tribunales del Almirantazgo. Sin embargo, los reclamos de salvamento ante los Tribunales Ingleses son ahora comparativamente raros y por regla general sólo tienen que ver con embarcaciones muy pequeñas, mientras que en 1977, el último año para el cual dispongo de cifras, los Arbitros de Salvamento del Lloyd's decretaron lduos arbitrales que totalizaban casi 13 millones de libras esterlinas.

¿Quién es responsable de pagar los servicios de salvamento?

La contestación es sencilla los propietarios de los bienes salvados. Esto puede ser el buque, su cargamento, incluyendo el combustible de propiedad de los fletadores a tiempo, o el flete en riesgo. Y el salvador tiene un privilegio marítimo y derecho de proceder en rem, contra de los bienes salvados, con el fin de obtener el pago judicialmente. Usualmente la responsabilidad de pagar una recompensa por salvamento, se asegura mediante pólizas marítimas sobre el buque, el cargamento o, según el caso, flete, y los aseguradores establecen garantía' para evitar el embargo de los bienes o para garantizar la liberación de los mismos. El único servicio de salvamento que no se paga por aquellos que se benefician, es el salvamento de vidas. Aquellos que son rescatados no pagan. La recompensa por salvamento de vidas proviene de los armadores o propietarios del buque y de los otros bienes en riesgo.

Debe hacerse mención de otro asunto. Hay un límite de tiempo de dos años para presentar reclamos por recompensas de salvamento tanto bajo las leyes inglesas como bajo la Convención de 1910.

¿Por qué cambiar las leyes?

He dicho que la Convención de 1910 se está sometiendo a revisión, motivado al problema de la polución por petróleo. También lo está haciendo la Forma del Lloyd's. Permítaseme explicar la razón de esto. Hasta la "era del petróleo" la posición era que los salvadores podían confiar en tratar de salvar cualquier bien que ameritara salvarse) que los bienes que no ameritaban salvarse podían con seguridad no tomarse en cuenta. Su pérdida pudiera lamentarse por su propietario, pero era improbable que le hiciera daño a ninguna otra persona o entidad. Las únicas posibles excepciones eran los buques naufragados en canales navegables y muy grandes lotes de madera. El advenimiento de la era del petróleo ha cambiado todo esto. Si un tanquero encalla y su cargamento de petróleo crudo se escapa, el buque tal vez valga la pena salvarlo, pero no así el crudo que se escapa. Con todo, el daño que puede hacerse, bien pudiera ser de vastas dimensiones y crear enormes responsabilidades para el armador o dueño del buque.

El inconveniente estriba en que no hay incentivos para un salvador, de que realice gestiones tendientes a evitar o aminorar dicha responsabilidad. Una vez que el crudo ha escapado, aún si el salvador tiene éxito en impedir que ocasione contaminación, casi con toda seguridad no ha salvado nada tangible sobre lo cual pueda ejercerse un derecho de privilegio o que pueda formar una base para una recompensa de salvamento. Ciertamente, ni las leyes de salvamento ni la forma del Lloyd's de convenio de salvamento como existen en la actualidad, proporcionan solución alguna. Esencialmente el problema es éste:

(a) ¿Cómo se incentiva a los salvadores para impedir o minimizar la contaminación por petróleo?

(b) ¿Cómo se asegura que los capitanes de buque acepten servicios de salvamento en la etapa más temprana cuando es necesario, si ha de evitarse extensa contaminación?

Esto constituyó uno de los problemas en el "Amoco Cádiz"

(c) ¿Cómo se recompensa a los salvadores en base a "No cure - No pay" cuando el concepto de beneficio conferido es difícil de aplicar a una responsabilidad evitada? ¿Se tendrá que tomar una base diferente para el pago, a saber, una recompensa por el trabajo efectuado?

(d) ¿En qué medida, si es que hay posibilidad de ello, ha de vincularse la recompensa del salvador para impedir contaminación por petróleo, al éxito de salvar el buque o el cargamento de éste? Por ejemplo, ¿ha de limitarse la recompensa por salvar el buque y el cargamento de éste y limitar o impedir la contaminación por petróleo, al valor de los bienes salvados?

(e) ¿En qué medida ha de limitarse la recompensa por convenios sobre limitación de responsabilidad?

(f) ¿Qué ocurre y quién paga, si el gobierno de una nación costera está preocupado por la amenaza de contaminación por petróleo y ordena a los salvadores tomar medidas anti-polución o tomar tales medidas con prioridad al salvamento del buque? ¿Qué ocurre después que los salvadores han intentado salvar o hayan salvado el buque y el Gobierno de la bandera de éste ordena su destrucción con el fin de impedir la contaminación? Varias proposiciones se están discutiendo.

Se han hecho sus gerencias para la modificación de la Forma Lloyd's, que no sólo involucraría que el salvador en una obligación estructural tomara todo empeño para impedir el escape de petróleo con procedencia del buque, pero, en el caso de salvamento de un tanquero cargado, habría de solicitar de los armadores o propietarios que establezcan un Fondo Especial de Contaminación con cargo al cual el contratista derivaría su remuneración por su trabajo en impedir o intentar prevenir el escape del cargamento, aún si no tuviese éxito una excepción del principio de "No cure - No pay".

Es aún demasiado temprano para afirmar lo que eventualmente llegue a convenirse, pero alguna solución tendrá que encontrarse y encontrarse con prontitud.

Si ustedes fuesen tan amables de invitar a mi esposa y a mí a regresar a la Isla de Margarita en el lapso de doce meses, tal vez estaré en capacidad de anunciarles la respuesta. Entretanto, estamos ambos encantados de estar aquí en esta ocasión.