

# SALVAMENTO MARITIMO

Por: Freddy Belisario Capella.\*

## 1.- Introducción.

Con el propósito de reprimir el robo, la rapiña y despojo de la propiedad ajena, el ordenamiento jurídico existente en la Antigüedad y el Medioevo se orientó a poner coto a este tipo de actividades, ya que era práctica habitual de los pueblos ribereños adueñarse de todas aquellas cosas que constituían el denominado *ius naufragi*.

El *ius naufragi* consistía precisamente en apoderarse de lo bienes y de las personas náufragas que llegaban como consecuencia de ese siniestro a las orillas de esos Estados ribereños.

Los preceptos legales de la época antigua y medieval tenían la peculiaridad de considerar el derecho de propiedad sobre los objetos náufragos y de lidiar contra los usurpadores, quienes provocaban frecuentemente los naufragios.

Como puede inferirse de lo expuesto el latrocinio y el saqueo eran medios de subsistencia en aquellas comunidades que carecían de agricultura o industrias. Así, los pobladores del Reino Unido tenían la costumbre de colocar en tiempos de borrascas y tormentas una luz en la cornamenta del ganado para inducir a error a los navegantes, cuyos buques se despedazaban contra los acantilados a consecuencia ese ingenioso procedimiento.

En esos tiempos históricos se hablaba también de supuestas plegarias a *Nuestra Señora de Noelme*, a través de las cuales los insulares le solicitaban el favor de que les enviase naufragios a sus regiones. También elevaban fervorosas prédicas

---

\* Abogado. Universidad Central de Venezuela, 1967. Mater of Laws in Admiralty, Universidad de Tulane, New Orleans, Louisiana. U.S.A. Profesor de Derecho Marítimo y Derecho Internacional Público, Escuela de Estudios Internacionales, UCV. Profesor de Derecho de la Navegación, Centro de Estudios de Postgrado, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, UCV. Profesor Asociado de Postgrado en Derecho Marítimo, Universidad Marítima del Caribe. Presidente de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional. Miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

a *San Renán* con la finalidad de que le suministrase no un solo naufragio, sino dos o cuatro, para que cada uno de los habitantes insulares percibiese su parte.<sup>1-</sup>

Para solventar esa situación de latrocinio y pillaje se estableció una remuneración por salvamento, concebida como un equivalente económico a una parte de los bienes salvados, como retribución de los servicios prestados por los salvadores y así fue incorporada a las convenciones y leyes domésticas que regulan la materia.

El quehacer de salvar buques que no han podido resistir la furia y la embestida de los elementos sorpresivos del mar y que han sufrido daños de importancia en su estructura, lo cual en ocasiones hace que esas naves se vayan a pique con su respectivo cargamento y dotación, requiere maniobras arriesgadas comprendidas entre las más espinosas que se ejecutan en los espacios acuáticos.

Los peligros que suelen correr las embarcaciones y los accidentes que soportan, constituyen razones suficientes para la intervención de terceros, que tercián presurosos para subsanar y mitigar los siniestros que dimanán de diversas circunstancias y que producen daños y perjuicios lamentables en las expediciones marítimas.

## **2.- Concepto de Salvamento.**

La expresión “*salvar*” tiene diversas acepciones tales como las siguientes:

- a) Poner fuera de peligro.
- b) Librar Dios de condenarse alguien en la otra vida.
- c) Evitar, eludir o soslayar dificultades, impedimentos o riesgos que corren la tripulación, pasajeros y la carga de un buque y la embarcación misma durante una expedición marítima.

Es evidente que el concepto que más se corresponde con la materia de auxilio o salvamento es el que se señaló con anterioridad en el aparte “c”.

El término “*salvamento*”, acción de salvar, en la opinión de algunos maritimistas proviene del inglés “*salvage*”, que significa el salvamento de una propiedad del fuego u otro peligro.

---

<sup>1-</sup> BELISARIO CAPELLA, Freddy. Conferencia sobre el Proyecto del Comité Marítimo Internacional de 1990, para la Modificación de las Reglas de York y Amberes de 1974. Primer Congreso Internacional de Derecho Marítimo. Puerto La Cruz. Anzoátegui – Venezuela. 1963.

Otros tratadistas, emplean el vocablo “*salvamento*” para designar la porción de cargamento o restos del buque que han sido salvados después de acaecer algún siniestro marítimo.

Se puede definir como salvamento a la actividad desplegada para socorrer un buque, persona o cosa que se encuentre en peligro en el mar. También se llama al salvamento “*asistencia*” o “*auxilio*”, y aunque pueden existir algunos criterios de diferenciación entre estas expresiones, en la actualidad estas distinciones no tienen importancia práctica.<sup>2-</sup>

En el léxico marítimo el salvamento se concibe como el conjunto de maniobras encaminadas a poner a flote una embarcación varada o hundida, o bien, a prestar cooperación a los buques que se encuentran en peligro y a punto de naufragar.

En el célebre caso “*The Charlotte*” dilucidado por los Tribunales del Almirantazgo inglés en 1848, el magistrado *Lushington J*, dictaminó que: “*todos los servicios prestados a un buque que se encuentre en peligro, deben ser considerados como salvamento. No es necesario que el peligro sea inminente y absoluto, basta con que la ayuda prestada le exima de un daño del que el buque no hubiera podido salir por sus propios medios*”.

Se entiende también como “*salvamento*” la compensación que se le otorga a una persona que ha prestado su asistencia para salvar a un buque y su carga, en todo o en parte, de un peligro en el mar, o de haber recobrado dichas propiedades de una pérdida real, tales como el caso de un naufragio, un buque abandonado o de haber intervenido en la recaptura de una embarcación.

### **3.- Elementos constitutivos del Salvamento Marítimo.**

Es imperativo señalar que para que se produzca el salvamento marítimo es imprescindible que concurren los siguientes requisitos:

#### **A.- El servicio debe ser prestado en forma voluntaria.**

El servicio de salvamento debe ser prestado en forma voluntaria, es decir, de manera espontánea, libre, sin obligación ni deber.

---

<sup>2-</sup> SÁNCHEZ CALERO, Fernando. Instituciones de Derecho Mercantil. Vigésima Segunda Edición. McGrawHill. Madrid. 1999. Página 538.

La forma voluntaria hace referencia a la circunstancia de que el salvador debe ser un extraño en relación al buque en peligro, ajeno por consiguiente al auxiliado. No debe haber, previamente al peligro, un vínculo obligatorio entre auxiliador y auxiliado que precisamente impusiera al primero la prestación de la ayuda.<sup>3.-</sup>

El principio general sobre este tópico es que la *recompensa* que surge del salvamento tiene lugar cuando el individuo que realiza el servicio lo hace en forma voluntaria, sin estar sujeta a un deber oficial o a una obligación preexistente.

Ese deber puede derivar de un contrato particular entre el armador del buque que presta el servicio de salvamento y el propietario del buque que lo recibe o de un deber legal especial por parte de aquellos que realizan operaciones de salvamento. Una persona que está vinculada por un contrato o por un deber jurídico especial de suministrar su actividad para resguardar y proteger la integridad de una embarcación, no tiene usualmente derecho a percibir una recompensa por salvamento.

En el supuesto de que se rehúse el pago de la recompensa, se deberá evidenciar:

- Que había una obligación de prestar el servicio en toda su extensión.
- Que tal obligación era debida a los propietarios de la propiedad salvada.

Cuando surjan diferencias sobre si el servicio prestado es voluntario o no, el tribunal que conozca del caso deberá examinar con prudencia y precaución los términos de la obligación legal y contractual, a los fines de tomar la decisión correspondiente.

Como ejemplo de obligaciones preexistentes podemos mencionar las siguientes:

- Los servicios de los buques de vigilancia costera, bomberos municipales, y otros que tienen la obligación de proporcionar servicios de emergencia a un buque, no son considerado servicios voluntarios.

---

<sup>3.-</sup> GABALDON GARCÍA, José Luis y RUIZ SOROA, José María. Manual de Derecho de la Navegación Marítima. Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A. Madrid – Barcelona. 1999. Página 607.

- Los servicios del piloto y de la tripulación del buque salvado no tienen carácter voluntario y por ende no pueden reclamar recompensa.
- Los miembros de los botes salvavidas están obligados a salvar vidas humanas, pero no están facultados a reclamar ninguna recompensa por el salvamento de la propiedad.
- En el caso de abordaje, cuando el *buque abordador* es el causante del accidente y surge en consecuencia la necesidad de prestar servicios de salvamento por la negligente navegación, existen dudas de que pueda surgir el derecho de obtener una recompensa. En esta hipótesis la ley no es muy clara al respecto.

La *voluntariedad* como uno de los elementos constitutivos del salvamento, presenta complicaciones para invocarla en los tiempos actuales, ya que de acuerdo a los preceptos internacionales cuando ocurra un abordaje, el capitán de cada uno de los buques estará obligado, en cuanto le sea posible hacerlo sin peligro para su buque, su dotación y sus pasajeros, a prestar auxilio al otro, a su tripulación y a sus pasajeros.

## **B.- El servicio de salvamento debe prestarse a un bien considerado como marítimo.**

Es importante destacar que el servicio de salvamento sólo puede recaer sobre bienes considerados como marítimos, tales como buques, pertrechos,<sup>4.-</sup> aparejos,<sup>5.-</sup> mercancías, restos de buques naufragos, flete a riesgo, es decir, el flete que se va a percibir por el transporte de las mercancías.

El problema de cuando un bien se considera marítimo ha sido objeto de profundo debate entre los maritimistas, ya que no todo lo que se encuentra en los espacios acuáticos puede considerarse como un bien sujeto a salvamento. Así como bien marítimo no pueden estimarse todos los objetos que se encuentren en el mar, sino únicamente las embarcaciones que sean empleadas en la navegación. Entre estos objetos se incluyen las balsas, los botes salvavidas, pero no así las boyas ni

---

<sup>4.-</sup> PERTRECHOS. Es el conjunto de aparatos, instrumentos, aparejos, armas, municiones y demás efectos necesarios para el funcionamiento y navegación normal del buque. Los que se refieren a la maniobra se llaman pertrechos marineros, los del cargo del maquinista, pertrechos de máquinas, y las armas y municiones, pertrechos militares.

<sup>5.-</sup> APAREJO. Conjunto de todas las velas, palos, vergas y jarcias de un buque.

los faros flotantes, lo cuales a pesar de encontrarse en una determinada área acuática no navegan ni son susceptibles de navegar.

De lo anterior se concluye que sólo la propiedad marítima puede ser objeto de un acto de salvamento, sin embargo a una variedad de bienes además de los buques se le otorga la categoría de “*marítimos*”. En el caso “*Broere vs. Two Thousand One Hundred Thirty – Three Dollars*”, dilucidado por los Tribunales del Almirantazgo de los Estados Unidos de América en 1948, se decidió que el dinero que se encontró en la cartera de un cadáver flotando y leños o maderos esparcidos en el mar constituían ejemplos de bienes marítimos, susceptibles de salvamento.<sup>6.-</sup>

En el caso “*The Gas – Float Whitton*” sentenciado por los Tribunales del Almirantazgo inglés en 1897, se afirmó al referirse a un faro flotante anclado en aguas marítimas lo siguiente:

*“No está construido con el propósito de que sea navegable o para transportar cargamentos o pasajeros. En verdad era una baliza o boya luminosa. La sugerencia de que el gas acumulado en el instrumento flotante podía ser considerado como un cargamento transportado por él es más ingeniosa que certera”*.<sup>7.-</sup>

### **C.- El bien marítimo debe estar en peligro.**

Es imperativo señalar que aquellos particulares que reclaman haber realizado un servicio de salvamento deben presentar evidencias de que en la oportunidad en que esas actividades se iniciaron, el bien marítimo se hallaba en *auténtico* y *apreciable* peligro. En otras palabras, deben probar que ese peligro tenía una existencia real y efectiva y además que existía una situación intensa, viva y de un grado tal que merecía ser tomada en consideración de manera urgente.

También es prudente advertir que, no es indispensable que ese peligro sea *inminente* o *actual*, es decir, que esté cercano o que amenace o esté por suceder prontamente y que exista en el presente, pero sí debe ser más que una remota posibilidad o más que una mera probabilidad de peligro. No debe ser una posibilidad distante de suceder.

---

<sup>6.-</sup> DAVIS, Charles M. *Maritime Law Desbook*. Compass Publishing Company. 1994. Página 375.

<sup>7.-</sup> CHORLEY, Lord. *Derecho Marítimo*. Bosch. Casa Editorial. Barcelona – España. 1961. Páginas 371 y 372.

Teniendo en cuenta las ideas expuestas, es también oportuno señalar que el bien marítimo no requiere estar en *peligro de pérdida total*, situación que se da cuando a consecuencia de un riesgo marítimo que se materializa el referido bien se pierde por destrucción o avería. Por ejemplo, si un buque se encuentra en peligro de quedar inmovilizado por cuanto perdió el sistema de propulsión y por tal circunstancia no puede llegar a un puerto seguro, o si el buque se ha varado en un banco de arena sin que se causen daños en el casco, o si el buque ha soltado los cabos y a consecuencia de ello causa daños a su casco o a otra propiedad, indubitadamente que en estos supuestos hay la obligación de pagar una recompensa por los servicios de salvamento que se han prestado.

El maritimista inglés *Lord Chorley* acota con respecto a este requisito, que el peligro debe ser *real* y no debe existir en la imaginación de aquellos a los que se rinde el servicio. Alega Chorley que la *ignorancia* de aquellos a los que se rinde el servicio conforma un elemento de peligro real para ellos y para los bienes a su cargo.<sup>8.-</sup>

#### **D.- El servicio de salvamento debe tener éxito.**

Con relación a este epígrafe es indispensable resaltar que el servicio de salvamento que se presta debe tener éxito, debe tener un resultado feliz que produzca utilidad. El efecto y consecuencia del servicio de salvamento debe materializarse en un servicio ventajoso de la operación.

En el antiguo “*Convenio para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Auxilio y Salvamento Marítimo*”, aprobada en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, se aplicaba el principio “*no cure no pay*”, es decir, si no hay resultado útil no hay recompensa. En efecto el artículo 2º del referido instrumento internacional establecía lo siguiente:

*“Todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa.*

*No se deberá ninguna remuneración si el socorro prestado no llegase a producir un resultado útil.*

*La suma que deba pagarse no podrá exceder, en ningún caso, del valor de las cosas salvadas”.*

---

<sup>8.-</sup> CHORLEY, Lord. Obra citada. Página 374.

Es necesario expresar que durante la vigencia de esta Convención diversas legislaciones nacionales moderaban el principio “*no cure no pay*”, y en sus preceptos reconocían al salvador o salvadores el derecho a obtener un determinado resarcimiento por los gastos efectuados y por los daños sufridos en el intento de salvamento, aun cuando no hubieran obtenido el auxilio del buque en peligro, si resultaba salvado por la intervención de terceros o de manera casual.

La “*Convención de Asistencia y Salvamento Marítimo*” aprobada en la Conferencia de Londres en abril de 1989, también aplica el principio “*no cure no pay*”, al exigir el resultado útil que debe producir el servicio de salvamento.

El artículo 12 de la aludida Convención establece textualmente lo siguiente:

*“1.- Las operaciones de salvamento que haya producido un resultado útil darán derecho a recompensa.*

*2.- Salvo que se disponga otra cosa, no nace obligación de pago alguno en virtud del presente Convenio si las operaciones de salvamento no han producido un resultado útil.*

*3.- Las disposiciones del presente capítulo serán aplicables aun cuando el buque salvado y el buque que emprenda las operaciones de salvamento pertenezcan al mismo propietario”.*

#### **4.- Diferencias entre Asistencia y Salvamento.**

La asistencia y el salvamento presentan caracteres similares porque ambas instituciones marítimas llevan implícita una contienda emprendida por los individuos de mar contra la concreta posibilidad de un mal o de un acontecimiento dañoso.

No obstante que en materia convencional las expresiones *asistencia*, *salvamento*, *socorro* y *auxilio* tienen la misma connotación, desde el punto de vista teórico se pueden establecer diferencias entre la asistencia y el salvamento.

Analicemos esas diferencias que existen entre estas dos figuras marítimas.

- a) La asistencia tiene como propósito impedir un siniestro inminente, un siniestro que amenaza o está por suceder prontamente. Por asistencia se entiende la cooperación prestada al buque que no se encuentra en peligro, aunque sufra contratiempos y pueda tornarse crítica su situación. A



manera de ejemplo, se puede citar el caso de un buque en alta mar que se queda sin combustible o sufre averías en su sistema propulsor que afecta su dirección; y lo mismo la carencia de alimentos a bordo.<sup>9.-</sup>

En el salvamento el riesgo que amenazaba ya se ha materializado y sus consecuencias se tratan de aminorar y atenuar. Por salvamento se entiende la cooperación prestada en condiciones tales, que omitidas, habrían contribuido a la total pérdida del buque, de los pasajeros o tripulantes o de la mercancía.

- b) La asistencia radica en una colaboración suministrada a una dotación o pasajeros que lidia esperanzada a bordo de un buque.

En el salvamento la dotación y los pasajeros han dejado de luchar.

- c) Se argumenta por parte de algunos maritimistas que la asistencia supone una actividad que no es obligatoria.

En el salvamento la actividad de salvar surge como una obligación moral y aun legal.

- d) En la asistencia la dotación permanecía a bordo y se podía contar con su colaboración.

En el salvamento la tripulación ha abandonado el buque y no se podía contar con su cooperación.

- e) En la asistencia el buque conserva su capacidad de maniobra y gobierno.

En el salvamento la capacidad de maniobra y gobierno del buque no existe.

- f) La asistencia se realiza a favor de personas, buque y carga.

En el salvamento la cooperación se prestaba al buque y a la carga porque la tripulación y sus pasajeros habían abandonado el buque.<sup>10.-</sup>

- g) El maritimista francés *Daniel Danjon* expresa que la “*asistencia es siempre y necesariamente el hecho de terceros, es decir, de personas extrañas a la tripulación del buque en peligro; en cuanto a los hombres de*

---

<sup>9.-</sup> DANJON Daniel. Tratado de Derecho Marítimo. Tomo IV. Primera Edición. Ediciones Reus, S. A. Madrid – España. 1936. Página 55.

<sup>10.-</sup> BLAS SIMONE, Osvaldo. Compendio de Derecho de la Navegación. Ediciones DEPALMA. Buenos Aires- Argentina. 1987. Página 464.

*la tripulación, no hacen sino cumplir con su deber de luchar contra los elementos en un buque que puede todavía sostenerse.*

*En cuanto al salvamento, es también lo más frecuentemente obra de terceros; pero podía también ser obra de la tripulación que, después de haberse visto forzada a quitar un buque dado por perdido y después de haber ganado la orilla, organizaran un servicio de transporte para extraer del buque lo que pudiera ser salvado”, reconociéndose a los marinos una remuneración distinta a sus salarios ordinarios.*<sup>11.-</sup>

El maritimista italiano *Enzo Volli* al referirse a este aspecto, señala que la distinción entre ambas figuras es más doctrinal que real y que tiene un sabor casi exclusivamente académico.

La asistencia como figura marítima es de muy antigua aparición. En 1556 el *Pontífice Pío V* estableció una ley por medio de la cual se conminaba a los marinos, pescadores y habitantes de los puertos de los Estados pontificios a auxiliar a los buques que lo necesitaban. La ley francesa de 10 de marzo de 1891 y la *Merchant Shipping Act* dan ya su carácter legal a esta obligación y después del Convenio sobre la Unificación de ciertas Reglas en materia de Auxilio aprobado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, que también consigna esta obligación, casi todos los países han impuesto, con sanciones para su omisión, la obligatoriedad el auxilio.<sup>12.-</sup>

Las convenciones internacionales de Bruselas de 1910 y de Londres de 1989, no establecen diferencias entre salvamento y asistencia y consideran a ambas figuras marítimas como términos sinónimos.

## **5.- Diferencias entre salvamento y remolque.**

No obstante que se va a tratar lo concerniente al remolque como un tema central de esta obra, es necesario hacer algunas consideraciones con respecto a esta materia para establecer su diferencia con la asistencia.

Se puede expresar que el remolque es el servicio prestado por un buque para ayudar la propulsión o facilitar el movimiento de otro buque.<sup>13.-</sup>

---

<sup>11.-</sup> DANJON, Daniel. Obra citada. Página 59.

<sup>12.-</sup> FARIÑA, Francisco. Derecho y Legislación Marítima. Bosch. Casa Editorial. Barcelona – España. 1955. Página 321.

<sup>13.-</sup> Caso *Stevens v. The White City*, sentenciado por los Tribunales del Almirantazgo norteamericano en 1932.

El remolque admite varias clases pero las más conocidas son las denominadas *Remolque Transporte* y *Remolque Maniobra*.

Veamos cuales son los aspectos más resaltantes de estas dos clases de remolque.

- a) **Remolque transporte.** A través de esta clase de remolque, un buque denominado *remolcador* se obliga a proporcionar a otro buque denominado *remolcado*, la tracción o fuerza motriz necesaria para su desplazamiento de un punto de origen a un punto de destino, mediante el pago de una remuneración por parte del propietario del buque remolcado. En este tipo de remolque el buque remolcador lleva la *dirección del remolque*.
- b) **Remolque maniobra.** En virtud de esta clase de remolque una parte, el armador del buque remolcador, se obliga frente a la otra parte, el armador del buque remolcado, mediante el pago de una tarifa determinada, a aplicar su tracción o fuerza motriz bajo las órdenes de este último, a fin de facilitar las maniobras de atraque y desatraque en las dársenas de los puertos.

Se observa que en ambos tipos de remolque existe un convenio y el pago de un precio y tarifa.

Ahora bien, cuando el remolque se realiza en cumplimiento de las obligaciones normales, habituales, corrientes, establecidas en los referidos convenios se puede señalar que estamos en presencia de una actividad remolcadora. Pero puede darse el caso que se presenten situaciones excepcionales, desacostumbradas, no comunes, que rebasan las obligaciones establecidas en los respectivos contratos de remolque, y el capitán del remolcador tengan que realizar esfuerzos extraordinarios para sortear un peligro por el cual atraviesa el buque remolcado, en este supuesto, la actividad remolcadora se convierte en actividad de salvamento y da lugar a que el armador del buque remolcador obtenga una recompensa.

La vieja “*Convención de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Auxilio y Salvamento Marítimo*”, aprobada el 23 de septiembre de 1910, establece en su artículo 4º lo siguiente:

*“El remolcador no tendrá derecho a una remuneración por auxilio o salvamento del buque por él remolcado, o del cargamento, sino cuando haya prestado*

*servicios excepcionales, que no puedan ser considerados como el cumplimiento del contrato de remolque”.*

Del precepto citado se infiere que cuando las operaciones de remolque que se le prestan al buque remolcado sobrepasan las obligaciones habituales, normales y ordinarias establecidas en el contrato, dicho buque se transforma indefectiblemente en “*buque salvado*”.

El artículo 17 de la Convención de Asistencia y Salvamento aprobada en la Conferencia de Londres en abril de 1989, dispone:

*“No nace obligación de pago alguno en virtud de lo dispuesto en el presente convenio a menos que los servicios prestados excedan de lo que razonablemente quepa considerar como el debido cumplimiento de un contrato celebrado con anterioridad a la aparición del peligro”.*

El autor español *Eloy Rodríguez Gayán* manifiesta que en el remolque transporte, una de las partes se compromete a trasladar sobre el espacio acuático una embarcación empujándola o tirando de ella, sin otros condicionamientos de riesgo o peligro específico; en el auxilio o salvamento de un buque por otro, si bien concurre normalmente el remolque, es condición *sine qua non* una situación de peligro provocada, bien por el estado del mar, bien por las circunstancias anormales del buque, situación de peligro lo suficientemente grave como para temer, en una racional previsión de los acontecimientos, la pérdida o daño grave de la embarcación.<sup>14.-</sup>

De lo anteriormente expuesto se deduce que todo buque que se encuentre en el mar, privado de medios de propulsión se encontrará, dependiendo de las circunstancias en situación de peligro.

A manera de ilustración podemos señalar que un buque a la entrada de un determinado espacio acuático puede pedir remolque; si el remolcador advierte después que al buque le falta la propulsión, los servicios efectuados dan lugar a un salvamento.

En el ordenamiento jurídico-marítimo venezolano se considera *buque en peligro* aquel que pierda propulsión y no tenga posibilidad de recuperarla con medios

---

<sup>14.-</sup> RODRIGUEZ GAYAN, Eloy. Salvamento Marítimo Internacional. Biblioteca Jurídica Cuatrecasas. Tirant Lo Blanch. Valencia – España. 2003. Página 70.

propios; esté a punto de naufragar o exista riesgo cierto de pérdida de vidas humanas o pudiera causar daños graves al ambiente.<sup>15.-</sup>

En el remolque no existe *a priori* situación de peligro. Cuando el servicio se presta a un buque que no lo solicita pero no está en peligro constituye remolque.

En conclusión, el contrato de remolque tiene por objeto la obligación de trasladar de un lugar a otro y por el agua, una embarcación sin la presencia de riesgo o peligro. La distinción con el salvamento descansa en la situación de peligro del buque salvado y en el excesivo riesgo que corren los salvadores.

## **6.- Naturaleza jurídica del salvamento.**

Este tópico ha sido objeto de profundos debates entre los maritimistas con la finalidad de imponer cada uno de ellos su criterio doctrinario.

Así en los múltiples trabajos que se han realizado sobre esta materia se han esgrimido diversas teorías, a saber:

- a) **Teoría de la gestión de negocios.** Esta figura jurídica es un acto en virtud del cual una persona denominada gestor, interviene o se ocupa de los asuntos de otra, denominada dueño, sin que exista obligación legal o convencional de hacerlo.<sup>16.-</sup>

Esta teoría ha sido bastante criticada aduciendo que la gestión de negocios está configurada por actos de desprendimiento y generosidad y constituye un forma práctica de altruismo. En tanto que en el salvamento se busca un lucro o beneficio que se traduce en determinada recompensa o remuneración.

---

<sup>15.-</sup> Ley General de Marina y Actividades Conexas. Artículo 75.

<sup>16.-</sup> Código Civil. Artículo 1173. “Quien sin estar obligado asume conscientemente la gestión de un negocio ajeno, contrae la obligación de continuar la gestión comenzada y de llevarla a término hasta que el dueño se halle en estado de proveer por sí mismo a ella; y debe también someterse a todas las consecuencias del mismo negocio y a todas las obligaciones que resultarían de un mandato.

El gestor procurará mediante avisos por la prensa y por cualquier otro medio ponerse en comunicación con el dueño.

Quien es incapaz de aceptar un mandato es también incapaz de obligarse como gestor de negocios; será siempre responsable de los daños que ha causado y estará obligado en razón de su enriquecimiento sin causa”.

**b) Teoría del contrato o arrendamiento de servicio. (*Locatio operarum*).**

Esta figura jurídica es el contrato por el cual una de las partes se obliga a prestar a la otra un servicio por un precio cierto. Aplicando esta figura al salvamento se expresa que se arrienda los servicios de un determinado buque con el propósito de sustraer a otro de una situación de peligro.

**c) Teoría del contrato de obra o arrendamiento de obra (*Locatio operis*).**

Esta figura jurídica es el contrato mediante el cual una parte se compromete a ejecutar determinado trabajo por sí o bajo su dirección, mediante un precio que la otra se obliga a satisfacerle.<sup>17.-</sup>

La mayoría de la doctrina se inclina en considerar al salvamento como un *contrato o arrendamiento de obra* por cuanto en el acuerdo celebrado por las partes se compromete el resultado, sin atención al trabajo que lo produce y la remuneración consiste en una suma fijada en determinada cantidad., y no por evaluación o cuenta pormenorizada. En el contrato o arrendamiento de servicio, lo fundamental es la actividad desplegada por el hombre, su trabajo, con independencia del resultado.

## **7.- Salvamento de vidas humanas.**

Es imperativo expresar que en materia de salvamento para que exista recompensa es indispensable que se salven bienes marítimos. Tal aseveración se justifica por cuanto con los bienes marítimos salvados se puede estructurar una masa de numerario que va a servir en dicho momento para satisfacer la recompensa o remuneración. Esa recompensa, por supuesto, no puede exceder del valor de las cosas salvadas.

No obstante lo expresado anteriormente, se debe advertir que en el caso de que se salven vidas humanas y otros bienes marítimos, opera la recompensa para las personas que salvaron vidas humanas y bienes marítimos.

Dentro de este orden de ideas se pueden presentar cuatro (4) situaciones en caso de salvamento marítimo, a saber:

- Salvamento del buque en lastre, es decir, sin mercancía.
- Salvamento del buque y la mercancía.
- Salvamento de vidas, buque y mercancía.

---

<sup>17.-</sup> Código Civil. Artículo 1.630.

- Salvamento de vidas.

Analizando estas tres situaciones, debemos acotar que en los tres (3) primeros casos de salvamento se puede reclamar una recompensa por el servicio de salvamento prestado, no así en el último de ellos, no tanto porque no se puede estructurar una cantidad determinada para satisfacer la recompensa sino por razones de solidaridad y humanidad. Sin embargo, algunas legislaciones domésticas reconocen a los que han salvado únicamente vidas cierta suma para sufragar los gastos en que hubiesen incurrido por las operaciones de salvamento.

## **8.- Clasificación de los salvamentos.**

Con relación a este tópico se puede señalar que existen dos clases de salvamentos, a saber:

- a) **Salvamentos obligatorios.** Estos tipos de salvamentos son los que han de hacerse, ejecutarse, cumplirse en virtud de disposición legal, compromiso privado, orden superior o mandato de autoridad legítima dentro de sus atribuciones.

En el renglón de los salvamentos obligatorios encontramos los siguientes casos:

- 1) Socorro y amparo a náufragos que se encuentren abandonados en la mar o de personas que se encuentran a bordo de una embarcación en peligro de zozobrar o perderse.
- 2) Socorros ordenados por las autoridades marítimas utilizando todos los medios que tengan a su alcance para tal propósito.
- 3) Auxilio prestado por el buque abordador para el salvamento de la carga y del buque abordado.
- 4) Auxilio y oportuna notificación a las autoridades más próximas, por parte de un buque que encuentre una señal de peligro indicando la existencia de un buque hundido.

Como ya se expresó todos estos auxilios dimanán del cumplimiento de un mandato legal o convencional o de una orden jerárquica. En estos tipos de salvamento el efecto jurídico no se determina por la libre voluntad del salvador sino, únicamente y con carácter forzoso por la ley.

- b) **Salvamentos voluntarios.** Estos tipos de salvamentos son los que surgen de forma espontánea, libre, sin necesidad, sin obligación ni deber.

Estos tipos de salvamentos comprenden dos especies:

- 1) Salvamentos prestados en forma voluntaria por el salvador sin que intervenga la voluntad del salvado.
- 2) Salvamentos prestados en forma voluntaria en cuya prestación interviene el ánimo e intención del salvador y del salvado.

Dentro de la primera especie encontramos los siguientes casos:

- a) Salvamentos prestados a los buques abandonados en la mar y su carga.
- b) Salvamentos prestados a los efectos arrojados a la mar para aligerar el buque en caso de peligro, cuando son salvados inmediatamente.
- c) Salvamentos prestados a pesar de la prohibición expresa pero no razonable de los capitanes de los buques auxiliados.

Dentro de la segunda especie encontramos aquellos salvamentos prestados en virtud de la concurrencia de las voluntades del salvador y del salvado. Aquí se parte de la idea de que la prestación del servicio haya surgido por la voluntad expresa o tácita de las representaciones del buque salvador y salvado.

## **9.- Pilotaje y Salvamento.**

El pilotaje es un servicio público, que consiste en el asesoramiento y la asistencia que los pilotos prestan a los capitanes de buques, en los parajes marítimos, fluviales u lacustres de las circunscripciones acuáticas de la República.<sup>18.-</sup>

El piloto es el práctico que dirige las maniobras de las naves en los parajes marítimos difíciles.

Es obligatorio utilizar el servicio de pilotaje para navegar y maniobrar en las aguas de cualquier circunscripción acuática que el reglamento respectivo determine.

A solicitud del Capitán, podrá el piloto impartir directamente las órdenes a los timoneles y demás miembros de la tripulación que intervengan en las maniobras. En todo caso, durante su realización, el Capitán debe permanecer en el puente del buque a su mando, conservando su responsabilidad.<sup>19.-</sup>

---

<sup>18.-</sup> Ley General de Marinas y Actividades Conexas. Artículo 195.

<sup>19.-</sup> Ley General de Marinas y Actividades Conexas. Artículo 196.



No están sujetos a la obligación de tomar piloto:

- 1.- Los buques de la Fuerza Armada Nacional y los destinados a prestar algún servicio de la Administración Pública.
- 2.- Los buques nacionales de arqueo bruto igual o menor de doscientos unidades (200AB).
- 3.- Los buques menores destinados exclusivamente al servicio de los puertos.
- 4.- Los buques nacionales de arqueo bruto igual o mayor a doscientas unidades (200AB), dedicados exclusivamente a la navegación de cabotaje o doméstica, cuyos capitanes hayan obtenido el permiso de pilotaje que concederá el Capitán de Puerto previo examen y el cumplimiento de los demás requisitos establecidos en el reglamento respectivo. Estos permisos caducarán cuando transcurran seis (6) meses sin que sus titulares naveguen en las circunscripciones respectivas.

No obstante lo dispuesto en este artículo, el Capitán de Puerto podrá, cuando la circunstancia del caso así lo justifique, ordenar la asistencia de piloto a los buques señalados en los numerales 2 y 4.<sup>20.-</sup>

Es necesario enfatizar que en materia de pilotaje existe una relación contractual entre el piloto y el Capitán del buque. El piloto debe obediencia y acatamiento al Capitán. Como asesor del Capitán el piloto indicará sobre el rumbo de la nave y las maniobras de fondear, levar, atracar, desatracar, abarloar a otro buque, amarrar o desamarrar.

La jurisprudencia del Derecho Comparado acepta usualmente que los servicios prestados por un piloto a una embarcación en situación de riesgo o contingencia de que le suceda algún mal, daño o perjuicio sin estar ligado por el contrato de pilotaje dan derecho a una recompensa por salvamento.

A los efectos ilustrativos veamos el siguiente caso: El buque “*Tsiropinas*”, fue abordada en el *Canal de Bristol*, golfo del Atlántico entre el país de Gales y el condado de Cornualles en la desembocadura del río Severn, río de Gran Bretaña. A consecuencia de dicho abordaje el buque estaba a punto de hundirse. Solicitado el auxilio correspondiente, tres (3) prácticos subieron a bordo cuando la embarcación se encontraba en extremo peligro y la dotación dispuesta a abandonarla. Bajo la dirección de los prácticos el buque pudo ser conducido a una playa próxima y repararlo. La sentencia del Tribunal del Almirantazgo de 28

---

<sup>20.-</sup> Ley General de Marinas y Actividades Conexas. Artículo 200.

de enero de 1935 consideró a los prácticos como salvadores y les otorgó una recompensa.

No obstante lo expuesto, es muy controvertido que se le pueda admitir derechos cuando los servicios se prestan durante la plena vigencia del contrato de pilotaje. Así, si el piloto con sus consejos permite al buque que lo ha contratado escapar de un peligro, no ha hecho otra cosa que cumplir con sus obligaciones sin que lógicamente pueda pretender otra remuneración que le que le corresponda de acuerdo con sus tarifas.

Sin embargo, cuando la embarcación se encuentra en situación de peligro, *no imputable al piloto*, los servicios que éste preste no sólo pueden convertirse en una prestación mucho más gravosa, sino incluso de contenido distinto al típico de su relación contractual.<sup>21.-</sup>

Es preciso advertir que puede haber una dependencia recíproca entre pilotaje y salvamento en la medida en que el piloto que se encuentra prestando un servicio de practicaje ordinario ante el influjo de un peligro para el buque, realiza una *actividad excepcional* que rebasa el legítimo cumplimiento de su obligación contractual, colaborando a que se produzca un resultado útil.<sup>22.-</sup> Ahora bien, como esa actividad extraordinaria ha producido un resultado útil pensamos que ese piloto tiene derecho a una remuneración equitativa.

La situación planteada anteriormente encaja dentro de los lineamientos establecidos en el artículo 17 de la Convención de Asistencia y Salvamento, aprobada en la Conferencia de Londres el 28 de abril de 1989, al establecer lo siguiente:

*“No nace obligación de pago alguno en virtud de lo dispuesto en el presente Convenio a menos que los servicios prestados excedan de lo que razonablemente quepa considerar como del debido cumplimiento de un contrato celebrado con anterioridad a la aparición del peligro”.*

Una situación distinta a los servicios extraordinarios prestados por el piloto, se presenta cuando dicho personaje interviene en un salvamento obligatorio. Téngase presente que los pilotos en el ejercicio de su actividad, velarán por el

---

<sup>21.-</sup> GARCIA LUENGO, Ramón Bernabé. La Remuneración en el Salvamento Marítimo. Universidad de Salamanca. España. 1976. Página 90.

<sup>22.-</sup> FERNANDEZ GUERRA, Ramón. El Contrato de Practicaje. J.M. Bosch Editor. Barcelona – España. 1997. Página 104.

cumplimiento de la ley, así como de las disposiciones u órdenes que el Capitán de Puerto de cada circunscripción dicte en el ejercicio de sus atribuciones.<sup>23.-</sup>

En caso de salvamento, rescate o lucha contra la contaminación, los pilotos pueden ser llamados a ponerse a disposición de los Capitanes de Puertos de las respectivas circunscripciones acuáticas con el propósito de cooperar a solucionar el siniestro acontecido quedando sujeto a las disposiciones u órdenes que dicte la Autoridad Acuática. En este caso, el pilotaje que se realiza se hace “*ex novo*” y no hay una anticipada relación contractual como ocurría en el pilotaje con “*servicios excepcionales*”. El piloto desarrolla su actividad bajo la dirección y responsabilidad de la Autoridad Acuática la cual afronta por motivos de interés público la conducción y manejo de la operación. Por lo tanto, el empleo del pilotaje en situaciones de emergencia sólo le otorga a los pilotos el derecho a un resarcimiento por lo gastos en que hubiesen incurrido pero no da derecho a recompensa alguna, la cual en su caso sería en beneficio de la Autoridad Acuática.<sup>24.-</sup>

## **10.- Los Pasajeros y el Salvamento.**

El contrato de transporte de pasajeros es aquel celebrado por un porteador o en su nombre, para el transporte por agua de una o más personas y sus equipajes, mediante el pago de una contraprestación.<sup>25.-</sup>

De la definición transcrita se observa que una de las obligaciones fundamentales del naviero es transportar por los espacios acuáticos una o más personas y sus equipajes de un punto de partida a otro de destino, mediante el pago al naviero de una determinada remuneración.

El contrato de pasaje impone al pasajero o pasajeros la obligación de guardar la debida disciplina a bordo y en consecuencia obedecer las órdenes del Capitán en lo relativo a la policía y orden del buque, porque a bordo es representante nato de la autoridad pública.

Sobre esta materia cabe preguntarse si la relación que surge del contrato de transporte de pasajeros, exige el socorro o auxilio de los pasajeros al buque que los transporta en forma obligatoria o voluntaria.

---

<sup>23.-</sup> Ley General de Marinas y Actividades Conexas. Artículo 205.

<sup>24.-</sup> FERNANDEZ GUERRA, Ramón. Obra citada. Página 106.

<sup>25.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 276.

Para dar respuesta a esta interrogación es necesario señalar que el capitán de buque, o quien haga sus veces, es la máxima autoridad a bordo y toda persona a bordo estará bajo su mando. En aguas extranjeras y en alta mar, será considerado delegado de la Autoridad Pública y como tal responsable de la conservación del orden y la seguridad del buque y de otros buques y medios aéreos que se encuentren embarcados y la operación de estos. Igualmente será responsable de la seguridad y preservación de pasajeros, tripulantes y la carga.<sup>26.-</sup>

En este orden de ideas, importa destacar que en casos urgentes, cuando lo requiere la seguridad del buque, los pasajeros están obligados a prestar asistencia al Capitán, si éste lo exigiere, y se presumirá que el Capitán obra a favor del bien común y defensa de los intereses generales. No prestar dicha asistencia, acarrea responsabilidad y el autor podrá ser compelido por el Capitán a obedecer, sin perjuicio de la acción civil o penal a que hubiere lugar.<sup>27.-</sup>

Puede darse el caso que el buque se encuentre en una situación embarazosa y el capitán solicite el concurso de los pasajeros para la prestación de ayuda o socorro en ese momento de contingencia, tal solicitud debe ser debidamente cumplida por cuanto los pasajeros que cooperan al salvamento del buque donde viajan, en cierta forma coadyuvan a su propio salvamento. Si bien no se encuentran atados por lazos contractuales anticipados que los obligue a colaborar en el salvamento, al menos tienen un marcado interés en que el buque llegue a su punto de destino sin ningún contratiempo.

Sobre este tópico el maritimista español *Ramón Bernabé García Luengo* expresa que existe muy poca jurisprudencia sobre situaciones en las cuales se les ha reconocido a los pasajeros alguna recompensa por obtener un resultado útil en el buque que los transporta. Sin embargo, se puede admitir que no existe ningún inconveniente en que el pasajero se convierta en salvador cuando habiendo tenido la oportunidad de abandonar con su equipaje el buque donde viaje, ha renunciado a dicha oportunidad, permaneciendo a bordo y cooperando en el feliz éxito de los servicios prestados.<sup>28.-</sup>

---

<sup>26.-</sup> Ley General de Marinas y Actividades Conexas. Artículo 51.

<sup>27.-</sup> Ley de Navegación derogada. Artículo 52.

<sup>28.-</sup> GARCIA LUENGO, Ramón Bernabé. Obra citada. Página 92.

## **11.- Salvamento como contrato.**

El contrato es un negocio jurídico bilateral; acuerdo de voluntades entre dos o más partes, reconocido y amparado por el Derecho Objetivo, encaminado a crear una o más relaciones jurídicas obligatorias.

En la legislación civil venezolana se define el contrato de la siguiente manera:

*“Una convención entre dos o más personas para constituir, reglar, transmitir, modificar o extinguir entre ellas un vínculo jurídico”.*<sup>29.-</sup>

Cuando un capitán o armador del buque en peligro conviene con el armador o capitán de otro buque que le preste auxilio mediante el pago de una remuneración, surge un contrato y ese contrato se denomina contrato de salvamento.

El salvamento como todo contrato presupone la idea de un concurso de voluntades, por un lado una de las partes se compromete a suministrar auxilio y ayuda a una embarcación y la otra a sufragar una remuneración por la prestación de ese servicio.

## **12.- Formación del contrato de salvamento.**

En la actividad marítima es muy frecuente que se estipule un pacto entre las partes con el propósito de prestarse auxilio mediante el pago de una contraprestación determinada. Estos pactos de las partes pueden tener lugar antes, en el curso de las operaciones de salvamento y después de dichas operaciones.

Esos convenios de socorro o auxilio pueden adoptar diferentes formas, así puede utilizarse un instrumento escrito, puede realizarse en forma verbal o también se puede emplear una forma *standard*.

En los convenios de socorro o auxilio que constan en un documento escrito suele incluirse la expresión *“No cure no pay”*, expresión que da a entender que si no hay un resultado útil no hay lugar a una recompensa determinada.

---

<sup>29.-</sup> Código Civil. Artículo 1.133.

En lo concerniente a la forma standard de los convenios de auxilio o socorro el *Lloyd's* introdujo la fórmula del contrato de salvamento (*Standard Form of Salvage Agreement*), para prevenir cualquier conflicto relativo a las condiciones del servicio y en el supuesto de surgir una controversia con relación a la aplicación e interpretación del contrato, establecía que se solventarían a través del procedimiento de arbitraje en Londres.

La fórmula de el *Lloyd's* fue redactada en 1908 y ha sufrido múltiples modificaciones con el transcurso del tiempo, siendo la última versión del año 2000.

Con la finalidad de crear un entusiasmo por las tareas de salvamento se consideró indispensable enmendar el referido formulario del *Lloyd's* y fue así que en 1980 dicha organización aprobó un nuevo formulario, modificando el principio "*No cure no pay*" (si no hay un resultado útil no hay recompensa) por el de "*No cure sometimes pay*" (si no hay resultado útil algunas veces hay pago).

De acuerdo con las disposiciones de la forma creada por el *Lloyd's* en 1980, en caso de asistencia a buques tanques, quien presta el servicio debe poner toda su diligencia para evitar derrames de hidrocarburos y, como contrapartida, se le reconoce que solicite de los armadores del buque asistido la cancelación de los gastos efectuados y un incremento que no podrá exceder del 15 % de esas erogaciones, pero que se cobrará a pesar de que no hayan tenido éxito los servicios, en todo o en parte.<sup>30.-</sup>

Es menester indicar que en este formulario del *Lloyd's* se estipula también la posibilidad de que los salvadores puedan limitar su responsabilidad, derecho que les fue negado por los Tribunales del Almirantazgo inglés en el sonado caso del "*Tojo Marú*".

Como novedades de la forma creada en el año 2000, se afirma que todo el contenido del Convenio de 1989 se incorpora al mismo mediante la cláusula de elección de la ley aplicable al contrato. Entre las novedades sobresalientes se encuentran la incorporación de las cláusulas estándar de salvamento y arbitraje del *Lloyd's*, así como las reglas de procedimiento, la no consideración automática del lugar de entrega como lugar de seguridad, la contemplación del

---

<sup>30.-</sup> RAY, José Domingo. La Convención de Asistencia y Salvamento. Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires. Anticipo de "Anales" – Año XXXIV. Segunda Época – Número 27. Buenos Aires. Argentina. 1989. Página 9.

dólar como moneda de pago de cualquier laudo o fianza y el derecho. De cualquiera de las partes, a dar por finalizadas las operaciones de salvamento. Se introduce la “*Cláusula Scopic*” cuyo efecto final es el de establecer una retribución mínima garantizada para los salvadores, que mediante la invocación de la cláusula obtienen la garantía de que, por lo menos, recobrarán en todo caso sus gastos, significando la ruptura definitiva con el principio del resultado útil. Se trata de incentivar a los salvadores profesionales a emprender operaciones incluso en casos en los que sea muy dudoso el resultado. La “*Cláusula Scopic*” incorpora las previsiones del artículo 14 del Convenio Internacional de Salvamento de 1989.

En situaciones de emergencia el contrato de salvamento puede efectuarse a través de señales, tales la utilización de las siglas *S.O.S*, pero también pueden emplearse banderas ante estos casos de urgencia.

En cuanto al *S.O.S* o *SOS*, es una señal de petición de socorro adoptada en la Conferencia Radiotelegráfica Internacional celebrada en Berlín en 1906. Corresponde a las iniciales de la expresión inglesa “*Save our Souls*” (salven nuestras almas) y puede hacerse por telegrafía o por cualquier medio de señales a distancia. La combinación de signos para esta señal en el alfabeto Morse (...-...) tiene la ventaja de que no se presta a confusiones con otras, es breve y, sin embargo, no pasa inadvertida.<sup>31.-</sup>

Es preciso señalar que uno de los elementos del contrato de salvamento es el *consentimiento*. Es decir, la conformidad de voluntades entre los contratantes, o sea, entre la oferta y su aceptación, que es el principal requisito de los contratos.

El salvamento es *consensual*, por cuanto tiene que existir el acuerdo deliberado, consciente y libre de la voluntad, respecto a un acto externo, querido, libre y espontáneamente, sin cortapisas ni vicios que anulen o destruyan la voluntad.

Si el salvamento es contractual no suelen presentarse controversias con relación a los servicios que se prestan. Sin embargo, cuando esos servicios de salvamento son prestados espontáneamente por el salvador sin existir convenio previo, sin ninguna solicitud y sin existir resistencia del buque en peligro, la situación tiende a tornarse conflictiva.

---

<sup>31.-</sup> ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR. Tomo VI. Ediciones Garriga S. A. Madrid – Barcelona. 1958. Página 301.

El maritimista español *Ramón Bernabé García Luengo* señala que no cabe duda que los auxilios prestados espontáneamente, y recibidos sin oposición, o incluso rechazados siempre que la negativa no sea razonable, suponen por imperativo de la ley una aceptación tácita, y en consecuencia se genera entre auxiliador y auxiliado un vínculo contractual.<sup>32.-</sup>

Hay que acotar que en reiteradas oportunidades el servicio de salvamento se va a prestar y el que va recibir el auxilio no dice nada al respecto. Es entendido que el silencio no es una manifestación del consentimiento contractual, sin embargo en ciertas ocasiones el silencio podrá ser valorado como traducción de una voluntad expresa, es decir, viene a ser interpretado como consentimiento.

El silencio puede tener y tiene con frecuencia la eficacia de una aprobación, siempre y cuando que el que calla puede contradecir, sea natural que contradiga, y se abstenga de hacerlo.<sup>33.-</sup>

### **13.- Elementos del Contrato de Salvamento.**

El contrato de salvamento se constituye tan pronto como el autor de la oferta de salvamento tiene conocimiento de la aceptación de la misma por parte del armador o capitán del buque que requiere socorro o auxilio.

Las condiciones requeridas para la existencia del contrato de salvamento, son las siguientes:<sup>34.-</sup>

- 1) Consentimiento de las partes.
- 2) Objeto que pueda ser materia de contrato.
- 3) Causa lícita.

El contrato de salvamento debe reunir las condiciones anteriormente señaladas pues son necesarias para su existencia.

El *consentimiento* está constituido por la conformidad de voluntades entre los contratantes, o sea, entre la oferta del armador o capitán del buque salvador y su aceptación por parte del armador o capitán del buque que requiere del auxilio.

---

<sup>32.-</sup> GARCÍA LUENGO, Ramón Bernabé. Obra citada. Página 54.

<sup>33.-</sup> NIETO SOTO, Francisco. Estimación Jurídica del Silencio. Revista de Derecho Español y americano. Centro de Estudios Jurídicos Hispanoamericanos. Madrid. 1966. Página 126.

<sup>34.-</sup> Código Civil. Artículo 1.141.



El objeto que pueda ser materia de contrato está constituido por la **prestación de auxilios** para obtener el salvamento de la embarcación.

La *causa lícita* es impedir el menoscabo o pérdida de la embarcación para una de las partes contratantes y para la otra el derecho a la correspondiente recompensa.

El contrato de salvamento existe aunque no haya conformidad sobre la contraprestación por el servicio la cual será fijada por la convención de las partes o en su defecto por los tribunales pertinentes.

#### **14.- Salvamentos Extracontractuales.**

Lo *excontractual* es lo ajeno a contrato, pero con cierto nexo obligacional también.

Los *salvamentos extracontractuales* son aquellos que no dimanen de un contrato. Son operaciones de auxilio o socorro ajenas a un contrato que tienen su fuente en actividades o conductas preexistentes, predeterminadas o supuestas por el legislador, quien impone el deber jurídico de cumplirlas y observarlas.

Los salvamentos extracontractuales pueden ser prestados en cumplimiento de una obligación legal, de una orden de la Autoridad Acuática, o por intervención espontánea del salvador sin o contra la voluntad no razonable del auxiliado.

#### **15.- Limitación de Responsabilidad en el Salvamento.**

Los maritimistas españoles *José Luis Gabaldón García* y *José María Ruiz Soroa* indican que en su concepción más clásica, la limitación de responsabilidad ha sido una facultad extraordinaria que, por diversas razones, la ley ha concedido al naviero, dispensándole un tratamiento más favorable que al comerciante terrestre en general. Se trata de una ventaja que se concreta en la no aplicación, en ciertos casos, de la regla de afección universal del patrimonio del deudor.<sup>35.-</sup>

Por su parte el maritimista venezolano *Tulio Álvarez Ledo* expresa que dentro del particularismo del Derecho Marítimo, caracterizado por la atipicidad de sus

---

<sup>35.-</sup> GABALDÓN GARCÍA, José Luis y RUIZ SOROA, José María. Manual del Derecho de la Navegación Marítima. Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S. A. Madrid – Barcelona. 1999. Página 676.

normas con respecto al derecho común, reviste primordial importancia la figura de la limitación de responsabilidad, como excepción al principio de que el deudor responde con todo su patrimonio habido y por haber.<sup>36.-</sup>

De lo anteriormente señalado vale decir que uno de los principios fundamentales que acoge el Derecho Marítimo es la acción de poner límites a la responsabilidad por incumplimientos contractuales o de fijar su extensión o amplitud.

En la Convención sobre Limitación de Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, firmada en Londres el 19 de noviembre de 1976 y con vigencia el 1º de diciembre de 19867, se consagra la posibilidad de que los que prestan auxilio limiten su responsabilidad, derecho que los tribunales británicos les denegaron en el caso del “*Tojo Marú*”.

El 25 de febrero de 1965, el petrolero japonés “*Tojo Marú*”, colisionó con el italiano “*Fina Italia*”, en el Golfo Pérsico. Las operaciones de salvamento se contrataron con una empresa holandesa bajo el formulario de la “*Lloyd’s Standard Form*” y con la consiguiente cláusula “*No cure no pay*” (si no hay éxito no hay pago). En las operaciones los buzos que intervinieron en el salvamento del buque causaron una explosión seguida de un grave incendio que ocasionó cuantiosos daños al buque. Por decisión del 16 de marzo de 1971 la Casa de los Lores (House of Lords) negó a los salvadores el derecho a invocar la limitación de responsabilidad prevista en la Merchant Shipping Act de 1958, que rige para el propietario o armador de buques por hechos del capitán o tripulantes, por entender que eran hechos propios del sujeto que prestaba la asistencia o salvamento. La Casa de los Lores tras reconocerle el derecho a una remuneración por el salvamento efectuado que ascendía a 125.000 libras, los declara responsable frente al asistido por la totalidad de los daños causados en 202.514 libras.

Este problema se contempló favorablemente para quienes prestan el auxilio en la Convención sobre Limitación de Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976 y en tal sentido los salvadores, que a tenor de la Convención, son todas aquellas personas que presten servicios relacionados con operaciones de auxilio o salvamento tienen derecho a limitar su responsabilidad.

---

<sup>36.-</sup> ÁLVAREZ LEDO, Tulio. Derecho Marítimo. Tomo I. Centro de Investigaciones Económicas C. A. Editora Anexo 1, C. A. Caracas. 2001. Página 323.

## 16.- El Salvamento como Avería Gruesa.

Existe un acto de avería gruesa cuando y solamente cuando se ha hecho o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una aventura marítima común.<sup>37.-</sup>

La Regla numérica VI de York y Amberes de 1994 expresa textualmente lo siguiente:

*“REGLA VI. Remuneración por Asistencia o Salvamento.*

- a) *Los gastos incurridos por las partes en la aventura, de naturaleza de salvamento, sea bajo un contrato o de otra manera, serán admitidos en Avería Gruesa a condición que las operaciones de salvamento fueron realizadas para el objeto de preservar de un peligro la propiedad comprometida en un aventura marítima común.*

*Los gastos admitidos en Avería Gruesa incluirán cualquier remuneración por salvamento en el cual haya sido tomado en cuenta la habilidad y los esfuerzos de los Salvadores con el fin de prevenir o minimizar daños al medio ambiente, tal como está referido en el artículo 13 párrafo 1 (b) de la Convención Internacional sobre Salvamento, 1989.*

- b) *La Compensación Especial pagable al Salvador por el Armador bajo el artículo 14 de dicha Convención, en la medida especificada en el párrafo 4 de ese artículo o bajo cualquier otra disposición similar en sustancia, no será admitida en Avería Gruesa”.*

## 17.- Operación de Salvamento.

Se entiende como operación de salvamento todo acto o actividad realizada para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar otro bien que requiera ser salvado, en aguas navegables o en otro espacio acuático.<sup>38.-</sup>

---

<sup>37.-</sup> Reglas de York y Amberes de 1994. Regla A.

<sup>38.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 336.

Se observa de lo anteriormente expuesto que a los efectos de la Ley de Comercio Marítimo los vocablos auxiliar, asistir y salvar constituyen expresiones sinónimas y que la definición de operación de salvamento es bastante extensa pues incluye cualesquiera otros bienes que se encuentran en peligro.

Por otra parte el dispositivo legal bajo análisis no distingue las aguas en las cuales pueda ser realizada una operación de salvamento, ya que dicha actividad puede ser ejecutada en aguas navegables o en otro espacio acuático, con lo que entendemos que pueden ser aguas fluviales, lacustres y marítimas, puertos, sean navegables o no basta que sean peligrosas o aun sin serlo que la embarcación se encuentre en situación de peligro.

Es menester expresar que el concepto de “*operación de salvamento*” en la Ley de Comercio Marítimo es incompleto, toda vez que se refiere a buques o bienes, y no hace alusión al salvamento de vidas humanas cuyas referencias se encuentran en el artículo 342 que se refiere al caso de incumplimiento por el Capitán del deber de prestar auxilio a todo buque o *persona* que se encuentre en peligro y en el artículo 349 que se refiere a las personas salvadas. En esta última situación es evidente que estamos en presencia de un salvamento, lo que sucede es que no hay lugar a remuneración siempre que sean independientes (buques y personas), única excusa para que sea descartado del artículo 336, Ordinal 1º de la Ley bajo examen.

## **18.- Bienes Marítimos.**

A los efectos de la Ley de Comercio Marítimo se entiende como bienes todos aquellos objetos no fijados de manera permanente o intencional a la costa, mercancías, equipajes, equipajes de camarote u otros bienes de las tripulaciones, de los pasajeros o de otras personas que se encuentren a bordo del buque. El término incluye el flete sujeto a riesgo.<sup>39.-</sup>

Se infiere de la disposición *in comento* que todos aquellos objetos fijados de manera permanente e intencional a la costa no son bienes a los efectos de dicha ley, tales como las boyas, balizas, faros flotantes que coadyuvan al desarrollo normal de la navegación. Por consiguiente son bienes todos aquellos objetos que puedan ser susceptibles de valoración económica, tales como las mercancías,

---

<sup>39.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 336.

equipajes, equipajes de camarote u otros bienes de las tripulaciones, de los pasajeros o de otras personas que se encuentran a bordo.

Se advierte igualmente que el término bienes no sólo abarca las cosas que se encuentren a bordo sino todas las cosas, en sentido material, que puedan causar un peligro a la navegación o al medio ambiente. Sobre este aspecto es prudente realizar tres (3) reflexiones:

La primera es con relación al flete, el cual se ha considerado dentro de la noción de *bienes* y dentro del concepto de flete tenemos que incluir el pasaje, que está representado por el precio del viaje marítimo o fluvial.<sup>40.-</sup>

El *flete en riesgo* en cualquier momento es el flete pagadero en destino a la entrega del cargamento transportado en ese momento, incluidos todos los gastos precisos para ganar el flete hasta el punto de destino y que el armador hubiese perdido si las mercancías no hubiesen llegado a su puerto de destino.

La segunda consideración es que las *instalaciones fijas* a la costa están excluidas del concepto de bienes. Por último, que las plataformas fijas o flotantes y las unidades móviles *off shore* (mar adentro) quedan igualmente excluidas cuando estén en posición y realizando operaciones de exploración, explotación o producción de recursos de minerales del fondo del mar.<sup>41.-</sup>

## **19.- Daños al medio ambiente.**

Se da el nombre de medio ambiente al conjunto de los campos del ser con los que se enfrenta un organismo.

Por daños al medio ambiente se entiende aquellos daños materiales que afecten la salud del ser humano, a la flora, a la fauna u otros recursos marinos que se encuentren en el espacio acuático, ocasionados por contaminación, incendio, explosión u otro suceso de similar importancia.<sup>42.-</sup>

De lo expuesto se colige que los daños al medio ambiente según la definición son los siguientes:

---

<sup>40.-</sup> ARROYO, Ignacio. Estudios de Derecho Marítimo. Tomo II. J. M. Bosch, Editor, S. A. – Alferal, S. L. – Barcelona. España. 1995. Página. 349.

<sup>41.-</sup> Convención de Asistencia y Salvamento del 28 de abril de 1989. Artículo 3.

<sup>42.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 336.

- a) Los que deterioran el organismo del hombre cuando funciona normalmente.
- b) Los que perjudican el conjunto de las plantas de un espacio acuático determinado.
- c) Los que causan menoscabo en el conjunto de animales de un espacio acuático determinado.
- d) Los que perjudican los medios de subsistencia que se encuentran a las orillas del mar.
- e) Los que afectan a los medios de subsistencia que se encuentran en las aguas situadas dentro del límite de las fronteras de un Estado y de las líneas de base a partir de las cuales se comienza a contar la extensión del mar territorial y también en la zona contigua.

Todos esos daños son producidos por la alteración de la pureza del aire y de las aguas, por la suciedad del agua y del aire, por la luz y el calor producida por combustión espontánea y por una reacción química violenta, con gran desprendimiento de energía calorífica y emisión de gases, que se desarrolla en un brevísimo lapso de tiempo.

Es menester acotar que la definición dada abarca los daños que se pueden inferir a los bienes ubicados en las aguas interiores, es decir, las aguas situadas dentro del límite de sus fronteras terrestres, y de las líneas de base a partir de las cuales se comienza a medir la extensión del mar territorial y también comprende los bienes situados en las aguas adyacentes a las costas, incluyéndose el mar territorial (espacio marítimo situado entre el mar nacional y el mar territorial) y la zona económica exclusiva (área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste).

El maritimista español *Ignacio Arroyo Martínez* expresa que en la medida que las operaciones de salvamento pueden ir encaminadas a proteger el medio ambiente, las manifestaciones concretas de ese medio constituyen bienes jurídicamente protegidos por la ley.<sup>43.-</sup>

---

<sup>43.-</sup> ARROYO, Ignacio. Tomo II. Obra citada. Página 350.

## **20.- Pago por salvamento.**

Esta expresión comprende toda recompensa, remuneración o compensación pagaderas en virtud de todo acto o actividad realizada para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar otro bien que requiera ser salvado, en aguas navegables o en otro espacio acuático.<sup>44.-</sup>

## **21.- Gastos del salvador.**

Esta expresión abarca los gastos en los que haya incurrido el salvador en virtud de todo acto o actividad realizada para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar otro bien que requiera ser salvado, en aguas navegables o en otro espacio acuático, y una cantidad equitativa correspondiente al equipo y al personal que efectivamente se hayan empleado en dicha operación de salvamento.<sup>45.-</sup>

## **22.- Contratos de Salvamento.**

La Ley de Comercio Marítimo será aplicable a todas las operaciones de salvamento realizadas por buques o por aeronaves, así como los que se realicen desde la costa, salvo disposición contractual.<sup>46.-</sup>

Se infiere de lo expuesto que las disposiciones contenidas en el Capítulo II de la Ley de Comercio Marítimo sobre salvamento, se aplicarán a todo acto o actividad realizada para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar otro bien que requiera ser salvado, en aguas navegables o en otro espacio acuático, cuando dicha operación sea realizada por un buque o una aeronave, así como los que se realicen desde la costa, salvo disposición contractual.

Por *buque* se entiende toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión que cuente con seguridad, flotabilidad y estabilidad.<sup>47.-</sup>

Por *aeronaves* se entiende todos los vehículos capaces de elevarse, sostenerse y transitar en el aire, destinados al transporte de personas o cosas, a exhibiciones, propaganda, turismo, instrucción deporte o a otros fines comerciales, agrícolas,

---

<sup>44.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 336.

<sup>45.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 336.

<sup>46.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 337.

<sup>47.-</sup> Ley General de Marinas y Actividades Conexas. Artículo 17.

sanitarios o científicos, así como los destinados al uso particular de sus propietarios.

El Capítulo II de la Ley de Comercio Marítimo será aplicable a todas las operaciones de salvamento, salvo en la medida en que un contrato disponga otra cosa expresa o implícitamente.

De loe expuesto podemos colegir que los términos y condiciones del contrato de salvamento se aplican en primer lugar y tienen primacía frente a las disposiciones de la Ley de Comercio Marítimo.

Excepcionalmente se aplica preferentemente la Ley de Comercio Marítimo y eso ocurre en los siguientes casos:

- a) Cuando en el momento de la conclusión del contrato de salvamento intervino una presión indebida o se concertó bajo influencia de peligro y sus condiciones no son equitativas.
- b) Cuando el pago que se estableció contractualmente es excesivamente alto o excesivamente bajo en relación con los servicios efectivamente prestados.
- c) Cuando el salvamento tuvo por objeto o produjo el efecto de evitar o reducir al mínimo los daños del medio ambiente.

El Capitán, el propietario y el armador del buque, están facultados en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo de éste, para celebrar contratos de salvamento. Esta facultad no implica representación a los efectos de ningún pago por las operaciones de salvamento, ni solidaridad entre los propietarios de los bienes salvados.

Lo dispuesto en este artículo, no irá en perjuicio de la obligación de reducir al mínimo los daños al medio ambiente.<sup>48.-</sup>

Esta facultad del Capitán, propietario y el armador del buque de celebrar contratos de salvamento en interés del propietario de las mercancías, no implica la realización de actos relativos a satisfacer por dichas personas el pago de la recompensa por salvamento cuando las operaciones han tenido un resultado útil, ni tampoco significa que haya un nexo obligatorio que compela a cada uno de dos o más propietarios de la carga a cumplir o pagar por la totalidad de la

---

<sup>48.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 337.



recompensa cuando les sea exigido por el salvador o salvadores con derecho a ello.

Es importante destacar que el Capitán del buque tiene la obligación de salvar vidas humanas. Todo Capitán tiene el deber de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en el mar, siempre que ello no represente grave peligro para su buque y para las personas que se encuentran a bordo.

### **23.- Plataformas y Unidades de Perforación.**

El Capítulo II de la Ley de Comercio Marítimo relativo al salvamento le será aplicable a cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático, o auxiliar de la navegación, destinada o no a ella;; a las islas artificiales, instalaciones y estructuras situadas en un espacio acuático, en el momento en que éstas se desplacen por el agua.<sup>49.-</sup>

De lo expresado anteriormente se infiere que dicho Capítulo no será aplicable a las construcciones flotantes aptas para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático, o auxiliar de la navegación, destinada o no a ella; a las islas artificiales, instalaciones y estructuras situadas en un espacio acuático, cuando las mismas no se desplacen por el agua.

### **24.- Anulación y modificación de los contratos de salvamento.**

El contrato de salvamento de bienes podrá ser anulado por decisión judicial, cuando:<sup>50.-</sup>

- 1) La celebración del contrato fue producto de presión indebida o se concertó bajo influencia del peligro.
- 2) Sus condiciones no son equitativas.
- 3) El pago pactado en el contrato es excesivamente alto o excesivamente bajo en relación con los servicios efectivamente prestados.

En el primer caso, en la oportunidad de ultimarse el contrato de salvamento, se emplea la fuerza o coacción de modo ilícito e injusto y se acude a la presión

---

<sup>49.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 337.

<sup>50.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 338.

moral aprovechando la situación embarazosa en que se encuentra un buque determinado.

En el segundo caso, no hay igualdad absoluta en las estipulaciones del contrato de salvamento. No hay igualdad en las cláusulas del contrato, con distribución ecuánime que asegure algo a las partes involucradas.

En el tercer caso, la contraprestación establecida en el contrato de salvamento es desmesuradamente elevada o excesivamente exigua o pequeña en relación a los servicios verdaderamente suministrados.

## **25.- Obligaciones del Salvador o Salvadores.**

Quien realice las operaciones de salvamento tendrá la obligación, para con el propietario del buque o de los bienes a ser salvados, de:<sup>51.-</sup>

- 1) Efectuar las operaciones de salvamento con la debida diligencia, para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.
- 2) Requerir, cuando las circunstancias así lo exijan, el auxilio de otros salvadores.
- 3) Aceptar la intervención de otros salvadores cuando así lo pida el propietario, el Capitán del buque o el propietario de los bienes a ser salvados. La cuantía de su recompensa no resultará afectada, si se demuestra que tal petición no era necesaria.

Con respecto a la primera obligación, es necesario advertir que en las operaciones de salvamento el salvador se arroga una *obligación de hacer*, por cuanto asume una obligación positiva que consiste en la realización de un servicio o prestación de un trabajo a favor del buque o del bien salvado. Interesa en esta obligación de hacer: la *eficacia*, la *perfección* y la *oportunidad del servicio*.

El maritimista español *Ignacio Arroyo* señala que no basta, por consiguiente, que el salvador acuda en auxilio, que materialmente ponga los medios para que el auxiliado supere la situación de peligro. Es necesario además que lo haga con cuidado y con los medios que se exigirían a un buen empresario, en analogía con el buen padre de familia de que habla el Código Civil.<sup>52.-</sup>

---

<sup>51.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 339.

<sup>52.-</sup> ARROYO, Ignacio. Obra citada. Página 355.

Es conveniente indicar que si el salvador realiza su tarea de salvamento con la debida diligencia, pero el buque o el bien marítimo a ser salvado no vence la situación de peligro, no se le puede imputar responsabilidad por incumplimiento al salvador.

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, es lógico señalar que el compromiso de prestar el servicio de salvamento se agota con la debida diligencia.

Por otra parte, importa sobremanera destacar la obligación que tiene el salvador de proteger el medio ambiente. En este sentido tiene que dirigir sus esfuerzos a reducir al mínimo los daños al medio ambiente, poniendo la debida diligencia para impedir aquellos daños materiales que afecten la salud del ser humano, a la flora, a la fauna u otros recursos marinos que se encuentren en el espacio acuático. Ocasionados por contaminación, incendio, explosión u otro suceso de similar importancia.

En lo atinente a la segunda obligación es preciso indicar que el salvador tiene el compromiso, cuando las circunstancias razonablemente lo exijan, de requerir el auxilio de otros salvadores. Como se trata de una obligación de hacer, el salvador debe impulsar su actividad para obtener la cooperación de otros salvadores, teniendo en consideración las condiciones de dificultad que pueda presentar la operación de salvamento.

Es imprescindible acotar que esta obligación no tiene carácter objetivo, en virtud de que sólo se toma en consideración el resultado de la cooperación. Si no llega el auxilio solicitado, el salvador no incumple su obligación si demuestra que empleó los medios a su alcance.<sup>53.-</sup>

Se debe señalar que si el salvador ejerció un conjunto de actos con miras a un resultado, entre ellos la de requerir la colaboración de otros salvadores, sin lograr ese propósito, no se le puede imputar ningún tipo de responsabilidad en este supuesto, pero el salvador debe presentar evidencias de las diligencias que efectuó para lograr dicha colaboración.

Con relación a la tercera obligación el salvador debe aceptar la intervención de terceros cuando lo requiera el propietario, el capitán del buque o el propietario de otros bienes en situación de peligro. En ese supuesto estamos en presencia de una obligación pasiva, de dejar hacer. El salvador no debe oponerse a que otros

---

<sup>53.-</sup> ARROYO, Ignacio. Obra citada. Página 357.

salvadores intervengan en la operación de salvamento. Se debe insistir que lo esencial del salvamento es obtener un resultado positivo. La prestación del salvamento es un fin en si mismo y lo fundamental es hacer uso de los instrumentos indispensables para que vidas humanas, buques y otros bienes marítimos superen las circunstancias de peligro.

En razón de lo expuesto anteriormente, se debe expresar que el salvador tiene el compromiso, positivo, activo, de contratar el servicio de otros salvadores y también el compromiso correlativo, pasivo, negativo, de no impedir que otros colaboren en la misma dirección.<sup>54.-</sup>

## **26.- Obligaciones del Salvado o Salvados.**

El propietario, el armador o el Capitán del buque, o el propietario de los bienes a ser salvados, tendrán para con el salvador las obligaciones siguientes:<sup>55.-</sup>

- 1) Colaborar plenamente con él mientras se desarrollan las operaciones de salvamento.
- 2) Actuar con la debida diligencia, para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente cuando presten su colaboración.
- 3) Una vez llevados a lugar seguro el buque o los bienes salvados, aceptar la entrega de éstos como garantía de pago, cuando así lo pida el salvador y ello sea razonable.

La primera obligación tiene su fundamento en la finalidad de las operaciones de salvamento, finalidad que persigue que dichas tareas culminen exitosamente. Por consiguiente, si se quiere alcanzar un resultado feliz es menester el concurso de los propios interesados, es decir, del propietario, el capitán del buque o el propietario de los bienes en peligro.

Esta obligación que compete a los interesados en el resultado exitoso del salvamento tiene importancia, por cuanto su incumplimiento se traduce en una exoneración de responsabilidad del salvador o salvadores en la hipótesis de que no se produzca un resultado eficiente y positivo.

La segunda obligación hace que el propietario, el capitán del buque o el propietario de los bienes en peligro actúen conjuntamente con el salvador o salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente. En ese

---

<sup>54.-</sup> ARROYO, Ignacio. Obra citada. Página 358.

<sup>55.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 340.

sentido dichas personas deben dirigir sus esfuerzos para impedir aquellos daños materiales que afecten la salud del ser humano, a la flora, a la fauna u otros recursos marinos que se encuentren en el espacio acuático, ocasionados por contaminación, incendio, explosión u otro suceso de similar importancia.

La tercera obligación es el compromiso que tiene el propietario, el armador o el capitán del buque, o el propietario de los bienes salvados, de hacer entrega de dichos bienes cuando el salvador o salvadores lo requieran y la solicitud sea razonable.

Esta obligación de entrega que pesa sobre los propietarios de los bienes salvados se fundamenta en el carácter de crédito privilegiado que tienen los derechos por salvamentos. En efecto, el derecho de recompensa que surge cuando el salvamento ha tenido un resultado útil constituye un crédito privilegiado, y por consiguiente, sus titulares tienen preferencia para ser pagados, frente a otros u otros acreedores del naviero.

Sobre este tópico el maritimista español *Ignacio Arroyo* expresa que *“el premio del salvamento puede hacerse efectivo con la ejecución o realización del buque o de los bienes objeto del salvamento. Persecutoriedad y realización. La Persecutoriedad significa que el crédito sigue al buque, con independencia de su titular, convirtiéndose en una especie de carga o gravamen real de la propiedad. Y realización quiere decir que el acreedor puede instar a la venta judicial del bien para hacer líquido y efectivo el cobro. Naturalmente, que ambos aspectos necesitan del embargo, como medida cautelar”*.<sup>56.-</sup>

## **27.- Medidas de las Autoridades Competentes en materia de Salvamento.**

El artículo 341 de la Ley de Comercio Marítimo establece textualmente lo siguiente:

*“Lo dispuesto en este Capítulo no limita a las autoridades competentes, para tomar medidas dirigidas a la protección de las costas y de los espacios acuáticos contra la contaminación o la amenaza de esta, que pudiera resultar de un siniestro o de actos relacionados con el mismo, incluyendo entre otras, dar instrucciones relacionadas con operaciones de salvamento”*.

---

<sup>56.-</sup> ARROYO, Ignacio. Obra citada. Página 360.

Este precepto se refiere a la facultad que tiene la Administración Acuática de tomar las providencias necesarias para resguardar los litorales y las áreas marítimas, lacustres y fluviales de la actividad humana que pueda perjudicarlas y degradarlas y de ejercer la debida supervisión y control de las operaciones de salvamento.

En consecuencia, el ejercicio de la Administración Acuática comprende:<sup>57.-</sup>

- La supervisión y control de las actividades de búsqueda y salvamento, y
- Aprobar, supervisar y controlar los planes de contingencia ambiental que involucren a buques o que ocurran en el ámbito de su jurisdicción, en coordinación con los órganos competentes.

## **28.-Deber del Capitán de prestar auxilio.**

Todo capitán tiene el deber de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en el mar, siempre que ello no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo.<sup>58.-</sup>

Se infiere de lo anteriormente expuesto que la vida humana es el bien jurídico protegido.

La obligación de prestar auxilio a cualquier persona no es un deber exclusivo del capitán sino de todos los miembros de la dotación e incluso de las personas que se encuentren a bordo, en consideración a las facultades extraordinarias del Capitán.

El artículo 51 de la Ley General de Marina y Actividades Conexas expresa textualmente:

*“El capitán del buque, o quien haga sus veces, es la máxima autoridad a bordo, y toda persona a bordo estará bajo su mando. En aguas extranjeras y en alta mar, serán considerados delegados de la Autoridad Pública y como tal responsable de la conservación del orden y la seguridad del buque y de otros buques y medios aéreos que se encuentren embarcados y la operación de estos. Igualmente será responsable de la seguridad y preservación de pasajeros, tripulantes y la carga”.*

---

<sup>57.-</sup> Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares. Artículo 85, Ordinales 16 y 27.

<sup>58.-</sup> Convención de Asistencia y Salvamento de 1989. Artículo 10, Ordinal 1º.

De la norma transcrita, dimana la obligación que tiene la tripulación y las demás personas de cooperar en las operaciones de salvamento, obedeciendo las órdenes que imparta el capitán.

La omisión por parte del capitán y de los miembros de la tripulación de este deber configura una conducta constitutiva de delito castigada por las leyes criminales. Por consiguiente, el jefe de la expedición marítima debe tomar las medidas necesarias para socorrer a cualquier persona que se halle ante la relevante posibilidad de que se produzca un evento temido, *so pena* de hacerse acreedor a las sanciones penales respectivas.

Es indispensable acotar que la persona a la cual se le debe prestar el auxilio, debe encontrarse en una situación de hecho que se presente como factor causal de un probable daño para su vida o su integridad corporal.<sup>59.-</sup>

Es evidente que ese auxilio se debe prestar siempre y cuando se tenga certeza de que no existe ningún peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo. Existiendo dicho peligro el capitán puede abstenerse de prestar el socorro correspondiente.

El propietario del buque no incurrirá en responsabilidad en caso de incumplimiento por el Capitán del deber de prestar auxilio a todo buque o persona que se encuentre en peligro, previsto en la ley.<sup>60.-</sup>

## **29.- Recompensa en materia de Salvamento.**

El artículo 343 de la Ley de Comercio Marítimo estipula lo siguiente:

*“Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a recompensa. Si las operaciones de salvamento no han producido un resultado útil no nace obligación de pago alguno, salvo estipulación contractual...”*

De acuerdo con la definición del Diccionario de la Real Academia Española *“útil”* es todo lo que trae o produce provecho, comodidad, fruto o interés. Por consiguiente, estamos en presencia de un concepto bastante amplio que abarca desde el salvamento total y completo del buque, hasta buena parte de los bienes que se encuentran a bordo, del flete y del precio del pasaje.

---

<sup>59.-</sup> RODRIGUEZ MOURULLO, Gonzalo. La Omisión de Socorro en el Código Penal. Biblioteca Tecnos de Estudios Jurídicos. Madrid. 1966. Página 165.

<sup>60.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 342.

Si apreciamos una situación de peligro en los espacios acuáticos, que sin el salvamento se hubiese traducido en la pérdida total del auxiliado, cualquier provecho que se logre resultará útil.

La idea de utilidad alcanza una connotación más elevada en el salvamento, en atención a que salvar, por definición es colocar en lugar seguro; y por ello, una embarcación en peligro sólo está segura, y por consiguiente a salvo, cuando arriba a un puerto determinado. Esta es, pues, la utilidad que se exige en el salvamento.<sup>61.-</sup>

Sin embargo, puede suceder que se pierda el buque y se salve una porción de las mercancías. En este caso habrá también un resultado útil y, por ende, salvamento, aunque no de la embarcación, sino de parte de la mercancía.

El precepto contenido en el artículo 343 la Ley de Comercio Marítimo bajo examen, se refiere a la utilidad en el sentido negativo cuando expresa que: “*si las operaciones de salvamento no han producido un resultado útil no nace obligación de pago alguno...*”. Esta frase se refiere a la fórmula “*No cure no pay*”, que emplea el Lloyd’s en sus contratos de salvamento, considerados jurídicamente como contratos de obras, toda vez que la remuneración se debe por el resultado y no por el esfuerzo. La expresión “*No cure no pay*” suele incluirse en la fórmula contractual “*Standard Form of Salvage Agreement*”.<sup>62.-</sup>

En la estructura del artículo 343 se observa un principio dispositivo, que las partes pueden modificar por estipulación contractual. Cuando en el contrato de salvamento se acuerda una remuneración a los servicios prestados, independientemente del resultado que se obtenga, el que ha realizado la operación de salvamento tiene indudablemente derecho a una recompensa. Si en el contrato de salvamento no se acuerda ninguna remuneración prevalecerá el principio general, es decir, no nacerá obligación de pago alguno.

### **30.- Recompensa en caso de buques hermanos.**

El párrafo segundo del artículo 343 de la Ley *in comento* expresa lo siguiente:

---

<sup>61.-</sup> MAYO JAIMEZ, Feliciano. Asistencias Marítimas. Editorial Naval. Madrid. 1980. Página 52.

<sup>62.-</sup> MAYO JAIMEZ, Feliciano. Obra citada. Página 53.



*“Las disposiciones de este Capítulo serán aplicables aun cuando el buque salvado y el buque que realice las operaciones de salvamento, pertenezcan al mismo propietario”.*

Mediante este precepto se reconoce el derecho a recompensa que corresponde a los salvadores cuando el buque salvado y el que ejecutó la operación de salvamento son propiedad de una misma persona.

El contenido de la disposición tiene que ver con la denominada “*Cláusula de Buques Hermanos*” (**Sister Ship Salvage**). De existir esta cláusula, el salvamento, a efectos del seguro, ha de efectuarse como si se tratara de buques totalmente independientes; con la única particularidad de que, a efectos de la recompensa a pagar por los servicios prestados, se deberá nombrar un árbitro entre el armador y los aseguradores para que dirima la contienda.

Debe destacarse que el concepto de “*propiedad*” debe comprenderse en sentido lato de modo que incluye no sólo al propietario sino también al fletante y al mismo naviero.

### **31.- Criterios para determinar la recompensa por salvamento.**

La recompensa se determinará, tomando en cuenta lo siguientes criterios, sin atender al orden en que aparecen enumerados:<sup>63.-</sup>

- 1) El valor del buque y otros bienes salvados.
- 2) La pericia y los esfuerzos desplegados por el salvador o los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.
- 3) La medida del éxito logrado por el salvador o los salvadores.
- 4) La naturaleza y el grado de peligro.
- 5) La pérdida y los esfuerzos desplegados por el salvador o los salvadores para salvar vidas humanas, el buque, y otros bienes.
- 6) El tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por el salvador o los salvadores.
- 7) El riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido el salvador, los salvadores o sus equipos.
- 8) La prontitud con que hayan prestado los servicios.
- 9) La disponibilidad y la utilización de buques o de otros equipos destinados a operaciones de salvamento, así como el valor de los mismos.

---

<sup>63.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 344.

- 10) El grado de preparación y la eficiencia de los miembros del equipo del salvador o de los salvadores.

La enumeración de estos criterios es más extensa que la contenida en el artículo 8° de la Convención de Bruselas del 23 de septiembre de 1910, pero los postulados son los mismos, con la importante añadidura de que apuntan a la protección al medio ambiente.

El artículo 8° de la vieja Convención de 1910 estipulaba lo siguiente:

*“La remuneración se fijará por el Juez según las circunstancias, tomando por base: a) en primer término, el resultado obtenido, los esfuerzos y el mérito de los que hayan prestado socorro, el peligro corrido por el buque auxiliado, por sus pasajeros y por su dotación, por su cargamento, por los salvadores y por el buque salvador, el tiempo empleado, los gastos y daños sufridos, los riesgos de responsabilidad y de otras clases que hayan corrido los salvadores, el valor del material expuesto por ellos, teniendo en cuenta, en su caso, el destino especial del buque que preste el auxilio; b) en segundo lugar, el valor de las cosas salvadas.*

*Las mismas disposiciones se aplicarán al reparto a que se refiere el párrafo segundo del artículo 6°.*

*El Juez podrá reducir o suprimir la remuneración si resultase que los salvadores habían hecho necesario, por su culpa, el salvamento o el auxilio, o que se habían hecho culpables de robos, ocultaciones u otros actos fraudulentos”.*

En relación a los diez criterios señalados *ut supra* el Tribunal Marítimo deberá ponderarlos de manera razonable y concurrente y tener en cuenta tres (3) principios esenciales: fomentar el estímulo, fijar un máximo y buscar la proporción con los servicios prestados.<sup>64.-</sup>

### **32.- El pago de la recompensa y los intereses vinculados al buque.**

El artículo 345 de la Ley de Comercio Marítimo estipula lo siguiente:

*“El pago de un recompensa determinada con arreglo al artículo precedente, se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados, en proporción a sus respectivos valores. Ante el salvador, los interesados responden solidariamente, sin perjuicio de la acción de regreso que*

---

<sup>64.-</sup> ARROYO, Ignacio. Obra citada. Páginas 369 y 370.

*le corresponde a quien haya pagado una suma superior a la que debía pagar, conforme a dicha proporcionalidad”.*

De la normativa antes transcrita, se puede señalar que los intereses vinculados al buque son el cargamento y el flete, incluyéndose en éste el precio del pasaje, y otros bienes marítimos con los cuales se puedan constituir una cantidad adecuada para pagar la recompensa en caso de que la operación de salvamento haya tenido un resultado útil. Ese pago se hará de conformidad a los valores respectivos de esos intereses.

Expresándolo de manera diferente, todas aquellas personas vinculadas a los bienes salvados están obligadas a pagar la recompensa y su contribución es proporcional al valor de sus bienes.

Ahora bien, todos esos intereses o personas vinculadas a los bienes salvados responden ante el salvador solidariamente. Es decir, hay un nexo obligatorio común que fuerza a cada una de dos o más personas vinculadas a los bienes salvados a cumplir o pagar por la totalidad cuanto le sea exigido por el salvador o salvadores con derecho a ello. La persona vinculada a los bienes salvados que haya pagado una suma superior a la que debía pagar conforme a dicha proporcionalidad, tendrá una acción de regreso, también denominada de reembolso, la cual es siempre la exigencia de la suma pagada en demasía de los demás obligados a pagar la recompensa.

### **33.- Compensación especial en materia de Salvamento.**

El artículo 346 de la Ley de Comercio Marítimo dispone textualmente lo siguiente:

*“El salvador que haya efectuado operaciones de salvamento sin resultados y no obtuviere una recompensa, tendrá derecho a recibir del propietario del buque, una compensación especial proporcional a sus gastos, cuando el buque constituía una amenaza de daños al medio ambiente.*

*Cuando el salvador haya logrado mediante sus operaciones de salvamento evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, la compensación especial pagadera por el propietario, podrá incrementarse hasta un máximo del treinta por ciento (30%) de los gastos efectuados por el salvador. El Tribunal podrá aumentar esa compensación especial, sin que en ningún caso el aumento total sea superior al cien por ciento (100%) de los gastos efectuados por el salvador.*

*La compensación especial total calculada en virtud de este artículo se pagará solamente en el caso que ésta exceda cualquier recompensa que el salvador pueda exigir y en la medida de ese exceso.*

*Lo dispuesto en este artículo no irá en perjuicio del derecho de repetición que pueda amparar al propietario del buque salvado”.*

Con el propósito de estimular las actividades que traten de impedir o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, la Ley de Comercio Marítimo consagra el derecho a una indemnización y, eventualmente, a una recompensa especial, aunque no se hayan salvado el buque, la carga u otros bienes.<sup>65.-</sup>

Cabría preguntarse con relación al precepto arriba transcrito: *¿Qué factores deben concurrir para que surja la compensación especial?*

Como respuesta se puede señalar que deben concurrir tres factores, a saber:

1) *Que el buque socorrido constituya una amenaza de daños al medio ambiente.* Lo que significa que ese buque por si mismo o por el cargamento que transporta pueda causar daños materiales que afecten la salud del ser humano, a la flora, a la fauna u otros recursos marinos que se encuentren en el espacio acuático, ocasionados por contaminación, incendio, explosión u otros suceso de similar importancia.

Es conveniente advertir, que no es indispensable que el daño haya acontecido, sólo se requiere que haya la factibilidad de que esa amenaza de daño pueda acontecer.

2) *Que el salvador mediante la operación de salvamento haya logrado evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.* Impedir y disminuir los daños materiales que afecten la salud del ser humano, a la flora, a la fauna u otros recursos marinos, debe ser la consecuencia inmediata de la actividad de salvamento desplegada por el salvador o salvadores.

No surge la compensación especial en el supuesto que finalizada la operación de salvamento, se contrate un plan de contingencia para limpiar un área marítima de desechos peligrosos. El que ejecute estas tareas obtendrá la remuneración fijada en su respectivo contrato de trabajo pero jamás una compensación especial.

---

<sup>65.-</sup> RAY, José Domingo. Obra citada. Página 25.

- 3) *Que la compensación especial abarque una suma que comprenda aquellos gastos que ha realizado el salvador o salvadores en la ejecución de las operaciones de salvamento.* Esos gastos no sólo se refieren a las cantidades por la contratación de un personal especializado en esas labores sino también las que se han utilizado en la adquisición de instrumentos especiales para la ejecución de dichas operaciones.

Es conveniente tener presente que la denominada “*compensación especial*” no equivale a una remuneración, gratificación, premio o recompensa de un mérito o servicio, sino que simplemente se traduce en una *restitución* al salvador de ciertos gastos. Pero para que esos gastos sean objeto de una compensación especial tienen que tener carácter excepcional y es ese carácter excepcional el que le da la verdadera esencia jurídica a la compensación especial.

En la hipótesis de que un salvador esté realizando una operación de salvamento de un buque y otros bienes marítimos y a esa actividad añade una *gestión suplementaria* para obtener otro propósito, evitar, por ejemplo, el derrame de petróleo en un área sensible del espacio marítimo por parte de un buque que constituía una amenaza de daños al medio ambiente, es razonable que se le restituyan a ese salvador los gastos complementarios en los cuales incidió para lograr dicho propósito.

### **34.- Supuestos de recompensa y de compensación especial.**

El tercer párrafo del artículo 346 de la Ley de Comercio Marítimo dispone lo siguiente:

*“La compensación especial total calculada en virtud de este artículo se pagará solamente en el caso que ésta exceda cualquier recompensa que el salvador pueda exigir y en la medida de ese exceso”.*

Veamos los siguientes supuestos vinculados con este dispositivo legal.

- 1) En el supuesto de que la operación de salvamento produjo un resultado útil hay lugar a una recompensa. Si no se produjo un resultado útil no hay derecho a recompensa y no habrá *compensación especial* proporcional a sus gastos si el buque no constituía una amenaza de daños al medio ambiente, por cuanto el salvador no realizó una actividad complementaria para evitar o reducir al mínimo los daños en referencia.

- 2) Si el buque constituía una amenaza de daños al medio ambiente y en la operación de salvamento *no hubo un resultado útil* por cuanto no se salvaron bienes marítimos, pero el salvador realizando una actividad complementaria evitó y redujo al mínimo los daños al medio ambiente, es evidentemente que se hace acreedor a una compensación especial por la totalidad de los gastos, más una cantidad que fijará el juez o árbitro que oscilará entre el 30% y 100%, y la cual se determinará aplicando los criterios establecidos en el artículo 344 de la Ley de Comercio Marítimo.
- 3) Si el buque constituía una amenaza de daños al medio ambiente y el salvador logró mediante sus operaciones de salvamento evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, pero además produjo un resultado útil desde el punto de vista económico y la recompensa a la cual se hace acreedor *excede del doble* de los gastos complementarios en que incurrió para reducir o evitar daños al medio ambiente, la recompensa obtenida será su único pago.

Si la recompensa recibida por el resultado útil obtenido en las operaciones de salvamento, *es menor* que lo que hubiera recibido en concepto de gastos y porcentaje adicional, el salvador tendrá derecho a que se le pague la diferencia entre el monto recibido como recompensa y la cantidad que resulte de sumar los gastos complementarios más el porcentaje que acuerde el árbitro o el juez.

- 4) Si el salvador mediante sus operaciones de salvamento no logró evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, por su propia negligencia descuido u omisión será privado parcial o totalmente de la compensación especial.

### **35.- Derecho de repetición que ampara al propietario del buque salvado.**

En consideración a que la compensación especial tiene que ser satisfecha por el propietario del buque, el último párrafo del artículo 346 estipula el derecho del propietario de ejercer el derecho de repetición contra los otros intereses comprometidos en la aventura marítima común. Lo anterior significa que si el propietario hizo el pago de la compensación especial, tiene derecho a repetir lo que ha pagado. Esta figura del derecho de repetición acontece en las denominadas obligaciones solidarias.

### **36.- Criterios para la distribución de la recompensa.**

De conformidad con el artículo 347 de la Ley de Comercio Marítimo, la distribución de la recompensa entre los salvadores se hará con arreglo a los criterios establecidos en este Capítulo.

Esos criterios que se tomarán en cuenta para la distribución de la recompensa son los siguientes:<sup>66.-</sup>

- 1) El valor del buque y otros bienes salvados.
- 2) La pericia y los esfuerzos desplegados por el salvador o los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.
- 3) La medida del éxito logrado por el salvador o los salvadores.
- 4) La naturaleza y el grado del peligro.
- 5) La pericia y los esfuerzos desplegados por el salvador o los salvadores para salvar vidas humanas, el buque, y otros bienes.
- 6) El tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por el salvador o los salvadores.
- 7) El riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido el salvador, los salvadores y sus equipos.
- 8) La prontitud con que se hayan prestado los servicios.
- 9) La disponibilidad y la utilización de buques o de otros equipos destinados a operaciones de salvamento, así como el valor de los mismos.
- 10) El grado de preparación y la eficiencia de los miembros del equipo del salvador o de los salvadores.

### **37.- Distribución de los pagos entre el propietario, el capitán y la tripulación.**

La distribución de los pagos entre el propietario, el capitán y las demás personas al servicio del buque salvador, se realizará previa deducción de los gastos y daños que resulten de la operación de salvamento, conforme a las reglas siguientes:<sup>67.-</sup>

- 1) La mitad corresponde al propietario del buque salvador.

---

<sup>66.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 344.

<sup>67.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 348.

- 2) La otra mitad se distribuirá, correspondiéndole un veinticinco por ciento (25%) de la misma al capitán del buque salvador y el saldo restante constituido por el setenta y cinco por ciento (75%) de esa mitad, se repartirá entre las demás personas al servicio del buque salvador, en proporción a sus salarios básico.
- 3) Si el salvamento *no se ha efectuado desde un buque*, la distribución de la recompensa se regulará por las condiciones del contrato celebrado entre el salvador y sus empleados, de acuerdo con la ley.

No se aplican estos criterios cuando el salvamento sea realizado por buques pertenecientes a empresas constituidas exclusivamente para realizar este tipo de operaciones, en cuyo caso se aplicará lo contenido en las cláusulas contractuales entre el armador y la tripulación.

Sobre esta materia es aconsejable advertir que no sólo el propietario del buque salvador tiene derecho al pago de una recompensa, sino también y siempre que no exista estipulación en contrario, el fletador de un buque a casco desnudo tiene derecho a percibir una recompensa cuando las operaciones de salvamento hayan producido un resultado útil. Tal apreciación se justifica toda vez que el propietario en este tipo de arrendamiento pierde temporalmente el dominio sobre el buque, pasando sobre el fletador todos los derechos y responsabilidades resultantes de la explotación del buque.

Es razonable desde todo punto de vista que el capitán y los miembros de la dotación tengan derecho también a la recompensa, a pesar de que la Ley de Comercio Marítimo guarda silencio con respecto a ellos y sólo se refiere a *“a las demás personas al servicio del buque salvador”*.

Sobre esta materia es de justicia señalar que si a bordo del buque salvador se encuentran pasajeros y el capitán, como máxima autoridad a bordo, les ordena coadyuvar en las operaciones de salvamento y estas producen un resultado útil, es evidente que dichos pasajeros tienen también derecho a una recompensa.

Es preciso señalar que hay salvamentos que no se efectúan desde un buque, sino que se realizan desde una ribera a través de personas o de otros instrumentos mecánicos, como un tractor, camión. También pueden realizar operaciones de salvamento a través de helicópteros o aeronaves.

### **38.- Salvamento de personas.**



Las personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración.

El salvador de vidas humanas que haya participado en el salvamento, tendrá derecho a una parte equitativa del pago adjudicado al salvador por salvar el buque y otros bienes y por haber reducido al mínimo los daños al medio ambiente.<sup>68.-</sup>

Con relación a lo expuesto es necesario expresar, que una máxima fundamental establecida en el Derecho Internacional es que el salvamento de vidas en el mar tiene carácter obligatorio. Esta máxima la podemos ver desde dos puntos de vista:

- 1) Los individuos de la tripulación de un buque en denegación de auxilio y no presten la respectiva ayuda a aquellas personas en peligros de perderse en el mar, estarán sujetas a las sanciones criminales correspondientes.
- 2) Las personas que son salvadas de perderse en el mar no están sujetas al pago de ninguna recompensa.

El espíritu de solidaridad y sacrificio de los hombres del mar está lo suficientemente demostrado para que no existan vacilaciones al afirmar, que las dotaciones de los buques no necesitan estímulos de índole económica para salvar las vidas de sus semejantes.<sup>69.-</sup>

También resulta evidente de lo señalado anteriormente, que para que el salvador de personas pueda intervenir en la recompensa, es necesario que se hayan salvado bienes marítimos que permitan constituir una masa económica con la cual satisfacer una determinada remuneración.

Sobre este tópico, importa indicar que los salvadores de personas – aunque sean diferentes buques que los salvadores de bienes materiales (buque, carga, flete), pero siempre que intervengan en la misma operación de salvamento – tienen pleno un derecho a una parte de la recompensa de modo indirecto, ya que afrontando los mismos peligros, su participación representa un factor que incide en forma positiva en el monto de la recompensa, al ser valorado el peligro por el cual ha pasado el buque salvado, su dotación y pasajeros.

### **39.- Contratos celebrados con anterioridad al accidente.**

---

<sup>68.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 349.

<sup>69.-</sup> GARCIA LUENGO, Ramón Bernabé. Obra citada. Página 301.

El artículo 350 de la Ley de Comercio Marítimo dispone textualmente lo siguiente:

*“Los contratos celebrados con anterioridad al accidente cuyas cláusulas previeren lo referente a operaciones de salvamento, no generarán obligación de pago en virtud de lo dispuesto en este Capítulo, a menos que los servicios prestados excedan de lo estipulado contractualmente”.*

Cuando con antelación a la situación de peligro, salvador y salvado han celebrado un contrato referente a operaciones de salvamento, es evidente que no habrá pago de recompensa, remuneración o compensación especial, ya que la cuantía de la remuneración está prevista totalmente en dicho convenio. No obstante, si el salvador realiza esfuerzos extraordinarios que superan las obligaciones que le impone ese contrato previo si se hace acreedor a un determinado pago.

En conclusión, cuando los servicios excepcionales prestados por un buque constituyen una prestación de contenido distinto a las normales del contrato celebrado previamente, comprenden una obligación voluntariamente prestada por ese buque, ya que, de acuerdo a los principios generales en materia de obligaciones, el deudor sólo se obliga a cumplir la prestación convenida y no otra.

Corresponde a los jueces o árbitros determinar cuando los servicios de salvamento prestados exceden de lo estipulado contractualmente.

#### **40.- Privación de la recompensa.**

El salvador podrá ser privado total o parcialmente del pago de la recompensa, en la medida en que la necesidad o dificultad de las operaciones de salvamento resultaren de su culpa o negligencia, sin perjuicio de las acciones legales a que hubiere lugar.<sup>70.-</sup>

Si el acto o actividad realizada para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar otro bien que requiera ser salvado, en aguas navegables o en otro espacio acuático, es producto de una conducta antijurídica, de una falta más o menos grave cometida a sabiendas y voluntariamente o de la omisión, más o menos voluntaria pero consciente, de la diligencia que deben emplear en la prestación del servicio, los salvadores se verán privados total o parcialmente de la recompensa.

---

<sup>70.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 351.

Si esa culpa o negligencia da lugar a una situación de peligro, a un impulso irresistible de intervenir, de hacer más complicadas y penosas las actividades de salvamento, es razonable que el salvador sea privado total o parcialmente del pago de la recompensa.

A manera de conclusión podemos decir que el salvador puede ser privado total o parcialmente de la recompensa, en lo siguientes casos:

- a) Cuando haya hecho indispensable el salvamento.
- b) Cuando haya empeorado culpablemente la situación del buque salvado.
- c) Cuando haya extendido injustamente la operación de salvamento.
- d) Cuando sea responsable de fraudes, ocultaciones o apropiaciones indebidas.

#### **41.- Servicios de salvamentos prestados contra la voluntad del propietario o capitán del buque.**

No dará lugar a pagos los servicios de salvamento que se presten en contra de la voluntad del propietario o del Capitán del buque, o del propietario de cualquier otro bien en peligro.<sup>71.-</sup>

El maritimista español *Ramón Bernabé García Luengo* con relación a este tópico señala que la generalidad de la doctrina partiendo de la idea estricta de que no se puede permitir a nadie la invasión arbitraria de un patrimonio ajeno contra la expresa y sensata oposición del titular, exigen determinados presupuestos para que la prestación de los auxilios pueda producir plena eficacia. En efecto, es el capitán como persona provista de conocimientos técnicos, con una adecuada idea de las condiciones del buque que manda y de los medios de que dispone a bordo, quien se puede encontrar en una posición más adecuada para decidir si su nave necesita o no auxilios. Desconocer la plena autoridad del capitán en esos momentos podría conllevar graves inconvenientes.<sup>72.-</sup>

Las restricciones legales constituyen indudablemente medios para evitar posibles abusos de capitanes, que ante la situación más o menos delicada de los buques, intentan prestar auxilios que no pueden ser necesarios, para obtener con ellos sustanciosas remuneraciones.

Para que tenga aplicación este precepto es necesario que haya la negativa expresa y la prohibición razonable del propietario o del capitán del buque. Tal

---

<sup>71.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 352.

<sup>72.-</sup> GARCIA LUENGO, Ramón Bernabé. Obra citada. Página 101.

afirmación quiere decir que esa negativa debe manifestarse en forma clara, evidente y patente, de manera que no haya duda al respecto, y además debe ser hecha conforme a la razón, la voluntad del propietario y el capitán debe ser justificada y debe producirse desde el mismo buque en peligro y no de otra embarcación.

#### **42.- Constitución de fianza en materia de salvamento.**

El salvador podrá exigir a toda persona responsable del pago de la recompensa, la constitución de una fianza respecto de su reclamación, incluidos los gastos<sup>73.-</sup>.

De lo expuesto se infiere, que el salvador en determinadas circunstancias puede requerir de la persona responsable del pago de la recompensa seguridades de que pagará lo que debe o que cumplirá aquello a que se obligó.

Si la persona responsable del pago de la recompensa no constituye la fianza exigida, no podrá retirar el buque y otros bienes del primer puerto o lugar al que hayan llegado tras la conclusión de las operaciones de salvamento, sin el consentimiento del salvador.<sup>74.-</sup>

A los fines de que no quede ilusoria el pago de la recompensa, el tribunal que conozca de un proceso de salvamento podrá exigir también medidas cautelares complementarias, que garanticen las resultas de la reclamación.<sup>75.-</sup>

#### **43.- Límite de la recompensa.**

La recompensa, excluidos los intereses y las costas judiciales exigibles en virtud del fallo judicial, no excederá del valor del buque y demás bienes salvados.<sup>76.-</sup>

Lo expuesto anteriormente no es más que la limitación de responsabilidad del propietario del buque y de los otros bienes salvados.

Es preciso puntualizar que es sano señalar esta limitación para evitar toda vacilación en aquellas situaciones en que la recompensa pudiera del valor del buque y demás bienes salvados, como ha ocurrido en algunas oportunidades.<sup>77.-</sup>

---

<sup>73.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 353.

<sup>74.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 354.

<sup>75.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 355.

<sup>76.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 356.

<sup>77.-</sup> MAYO JAIMEZ, Feliciano. Obra citada. Página 54.

#### **44.- ¿Quiénes pueden ejercer las acciones para el cobro de la recompensa?.**

El propietario del buque salvador ejercerá las acciones para el cobro de la recompensa, en representación del Capitán y de las demás personas al servicio del buque, sin perjuicio del derecho de éstos de hacerse parte en el procedimiento, en cualquier estado de la causa.

En ausencia del oportuno ejercicio de la acción del propietario, las personas al servicio del buque salvador, que representen más de la mitad de ellos, incluyendo al Capitán, podrán intentar las acciones a su exclusivo cargo y en ejercicio de sus derechos, para el cobro de su parte en la recompensa.<sup>78.-</sup>

De lo expuesto se infiere que el propietario es la persona legitimada para ejercer la acción de cobro de la recompensa, en representación del capitán y de los miembros de la tripulación y los tripulantes pueden intervenir en una causa de salvamento en cualquier estado en que se encuentre.

Si el propietario no ejerce la acción pueden ejercerla la mitad de la tripulación, incluyendo al capitán. Por argumento a contrario la mitad de la tripulación no podrá ejercer la acción de cobro de la recompensa sino se incluye al capitán del buque.

Parte de la tripulación del buque salvador que representen más de la mitad de ellos, incluyendo al capitán, podrá impugnar cualquier acuerdo relativo al pago de la recompensa, a menos que más de la mitad de las personas la servicio del buque hayan participado de dichos acuerdos.<sup>79.-</sup>

Se deduce de lo expuesto que la mitad de la tripulación, no podrá impugnar ningún acuerdo relativo al pago de la recompensa, si no está incluido el Capitán del buque.

#### **45.- Prescripción de la acción de pago de la recompensa.**

---

<sup>78.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 357.

<sup>79.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 358.

El artículo 360 de la Ley de Comercio Marítimo dispone textualmente lo siguiente:

*“La acción de pago que se origina en virtud de este Capítulo prescribirá en el lapso de dos (2) años, contados a partir del día en que hayan concluido las operaciones de salvamento.*

*La persona contra la cual se haya ejercido la reclamación podrá en cualquier momento interrumpir el lapso de prescripción mediante declaración dirigida al reclamante. Este plazo sólo podrá interrumpirse por una sola vez”.*

Ya se dijo con anterioridad que por pago se entiende toda recompensa, remuneración o compensación pagadera en virtud de una operación de salvamento. En consecuencia, tanto la recompensa como la compensación especial están sujetas a un plazo de prescripción. El salvador debe ejercer la acción en el lapso de dos (2) años, contados a partir del día que hayan concluido las operaciones de salvamento. Se extingue y se pierde el derecho de obtener el pago por efecto de la falta de ejercicio de la acción. El presupuesto de la prescripción es la inactividad del salvador, prolongándose por el tiempo que está fijado por la Ley.

Ahora bien, la interrupción de la prescripción impide que la prescripción continúe corriendo mientras exista el supuesto de hecho que las configura, pero no suprimen el lapso de prescripción que hubiese corrido antes de existir la causal. Por ejemplo, el salvador es acreedor de un pago que prescribe a los dos (2) años y dicho pago ha comenzado a prescribir teniendo ya año y medio y después se suspende la prescripción, durante el tiempo en que existe la causal de suspensión, la prescripción no corre, pero al cesar la suspensión la prescripción sigue corriendo, computándose el año y medio con el lapso posterior, siendo necesario sólo seis meses más para que la prescripción quede cumplida.<sup>80.-</sup>

Por su parte, el artículo 361 de la Ley bajo examen estipula lo siguiente:

*“Las personas en quien recaiga responsabilidad, podrá incoar una acción de repetición, incluso después de transcurrido el lapso de prescripción estipulado en el artículo anterior, siempre que notifique su reclamo a la persona contra quien tenga el derecho de intentar la acción, dentro de los seis (6) meses de haber efectuado extrajudicialmente el pago o haber sido emplazado a juicio, en*

---

<sup>80.-</sup> ENCICLOPEDIA JURIDICA OPUS. Tomo VI. Ediciones Libra, C. A. Caracas. 1995. Página 458.

*cuyo caso la acción de repetición prescribe por el transcurso de un (1) año contado a partir de la fecha de la notificación”.*

Nótese que no obstante haber transcurrido el lapso de de dos (2) años, contados a partir del día en que hayan concluido las operaciones de salvamento, se podrá intentar una acción tendiente a obtener la restitución de una cantidad dada en pago, por parte de las personas sobre la cual recaiga esa responsabilidad. Para incoar esa acción de repetición es indispensable hacerle la notificación a la persona contra quien se va a ejercer la acción, dentro del término de seis (6) meses de haber efectuado extrajudicialmente el pago o haber sido emplazado a juicio. La acción de repetición prescribe para las personas en quienes recaiga responsabilidad, si no se ejerce dentro de un (1) año contado a partir de la notificación del reclamo a la persona contra quien tenga el derecho de intentarse la referida acción.

#### **46.- Salvamentos prestados a buques de guerra y a buques propiedad del Estado.**

El artículo 362 de la Ley de Comercio Marítimo establece textualmente lo siguiente:

*“Las disposiciones de este Capítulo no serán aplicables a los salvamentos prestados a buques de guerra ni a buques propiedad del Estado o fletados por éste, afectos a un servicio público no comercial, en el momento en que se realizaron las operaciones de salvamento”.*

De acuerdo al dispositivo legal enunciado, las disposiciones de la Ley de Comercio Marítimo referentes a salvamento no serán aplicables a los salvamentos realizados a:

- 1) **Buques de Guerra.** Que son aquellos pertenecientes a las Fuerzas Armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un Oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente y cuya dotación esté sometido a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares.
- 2) **Buques Públicos.** Los que son propiedad del Estado o de sus entes o empresas.
- 3) **Buques fletados por el Estado.** Los que son alquilados por el Estado o por sus entes o empresas.

Dispone el artículo 363 de la referida Ley, lo siguiente:

*“Las operaciones de salvamento realizadas por buques de guerra, buques propiedad del Estado, por las autoridades públicas o bajo su supervisión, se regirán por lo dispuesto en este Capítulo”.*

Por consiguiente, los salvadores que realicen operaciones de salvamento pertenecientes a buques de guerra, buques propiedad del Estado o los que actúen por mandato de las autoridades públicas podrán hacer valer los derechos y excepciones contemplados en la Ley de Comercio Marítimo respecto de las operaciones de salvamento.

#### **47.- Legislación aplicable en materia de salvamento.**

Salvo acuerdo entre las partes:<sup>81.-</sup>

- 1) La ley venezolana se aplicará a los salvamentos efectuados en aguas jurisdiccionales venezolanas.
- 2) La distribución de la recompensa entre el propietario del buque salvador y de las personas al servicio de dicho buque se rige por la ley de su pabellón.

Las aguas jurisdiccionales son las que bañan las costas de un Estado y están sometidas a su soberanía, por no constituir mar libre para el Derecho Internacional.

Si existe un acuerdo entre las partes, los salvamentos efectuados y la distribución de la recompensa se regirá por lo surja de ese concierto de voluntades.

---

<sup>81.-</sup> Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Artículo 364.





