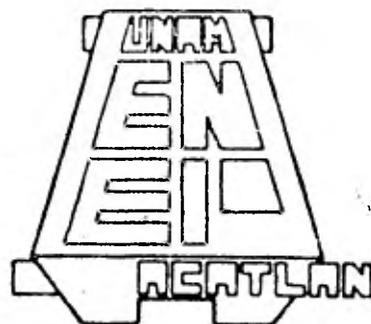


Universidad Nacional Autónoma de México

Escuela Nacional de Estudios Profesionales ACATLAN



“LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO”

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A:

EDUARDO CAMPOS CORONA

SANTA CRUZ ACATLAN, EDO. DE MEXICO 1982



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

CAPITULADO

INTRODUCCION

Pag.2

CAPITULO PRIMERO

Pag.4

ANTECEDENTES HISTORICOS

CAPITULO SEGUNDO

Pag.12

LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO Y LA
CONVENCION DE BRUSELAS DE 1910.

CAPITULO TERCERO

Pag.45

CELEBRACION DEL CONTRATO DE ASISTENCIA
Y SALVAMENTO Y LA FORMULA DE LA LLOYD'S
DE LONDRES.

CAPITULO CUARTO

Pag.65

OBLIGACIONES Y DERECHOS DERIVADOS
DE LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO.

CONCLUSIONES

Pag.205

BIBLIOGRAFIA

Pag.212

La Asistencia y Salvamento.

Introducción.

No todo en el mar es pasividad y parsimonia, en ocasiones la impetuosidad ofuscada de la naturaleza, o -- bien, la negligencia o impericia humana, a pesar de los -- adelantos técnicos y de estudios profundos de los diver-- sos organismos internacionales, provocan accidentes marí-- timos, siniestros que cobran vidas y daños materiales muy cuantiosos, que hacen necesaria la intervención de terce-- ros, prestando servicios de Asistencia y Salvamento.

He aquí un estudio preponderantemente jurídico, sobre la Asistencia y Salvamento, englobando sus caracte-- rísticas, dificultades y consecuencias. Ambas institucio-- nes, desempeñan un papel importantísimo para la existen-- cia de una mayor seguridad en el mar.

Es por el silencio de nuestra Ley en cuestiones de fondo y ante la escasa Doctrina y documentación mexica-- na sobre la materia, por lo que hemos creído necesario -- realizar un análisis comparativo con las diversas Doctri-- nas y Legislaciones extranjeras, así como examinar las -- Convenciones Internacionales respecto al tema que nos ocu-- pa, destacando desde luego, que nuestro interés particu-- lar en este trabajo, no es otro que el de estudiar las -- opiniones de algunos autores, las Legislaciones de otros países y las Convenciones Internacionales para llegar a -- conclusiones concretas que puedan aportar algo a nuestro país, especialmente para mejorar con ello nuestra Legisla-- ción.

Iniciamos nuestro trabajo, con una breve reseña histórica, señalando las causas que dieron motivo a la creación de la Convención Internacional 'sobre la materia.

Analizamos las diferencias entre la Asistencia y Salvamento, encontrando distintas opiniones en la Doctrina y un criterio categórico por parte de la Convención Internacional; asimismo, exponemos las distintas naturalezas jurídicas que les atribuye la Doctrina y examinamos sus presupuestos.

Posteriormente, hablamos de las distintas formas en que se puede concertar el contrato de Asistencia o Salvamento, cómo puede ser modificado o anulado por el Juez y en seguida, exponemos la fórmula creada por la Lloyd's de Londres.

Para pasar, finalmente, al análisis de los derechos y obligaciones derivados de la Asistencia y Salvamento, profundizando sobre la determinación y distribución de la remuneración al igual que sobre el Salvamento de vidas humanas en el mar; también comentamos la Competencia y el Procedimiento en nuestra materia y concluimos con el estudio del Proyecto de Convención Internacional sobre la Asistencia de Montreal, de 1981.

ANTES DE CERRAR ESTA INTRODUCCION, QUIERO AGRADECER A LA BIBLIOTECA DE LA ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS, POR LAS FACILIDADES PRESTADAS PARA ESTE TRABAJO; AL IGUAL QUE AL SR. RAMON AUGUSTO GONZALEZ PEDRERO, AL LIC. EDUARDO SOBARZO, AL LIC. JAIME MARTINEZ Y AL LIC. GERARDO LAZCANO, POR SU PARTICIPACION Y COLABORACION EN EL MISMO.

CAPITULO PRIMERO

ANTECEDENTES HISTORICOS.

ANTECEDENTES HISTORICOS

No hay duda de que desde que en el mundo se navega, algún buque ha ayudado a otro a superar algún peligro, al menos desde un sentido o consideración moral, ya que la navegación, desde sus inicios, se ha visto sometida a los peligros que implica desafiar al océano y por ende se han tenido que correr grandes riesgos.

La Asistencia, figura que en nuestros días es trascendental en la navegación, en la antigüedad no era conocida, esto se debió a las características técnicas -- que conformaban aquel tipo de navegación.

Es dable afirmar que la Asistencia nace en el momento mismo que es creada la navegación a vapor(1). Vemos que lo que ~~si se practicó desde los mas remotos tiempos~~ ~~fué el Salvamento de vidas en el mar,~~ y que dió lugar al surgimiento de su obligatoriedad; con base al nacimiento de esta institución se crearon numerosos textos, particularmente de Derecho Canónico(2).

Encontramos que en el Derecho Rodio sus leyes ya encuadraban los casos de Salvamento, estos específicamente cuando se tratara de naufragio ó encalladura; la esencia -- poco mas ó menos es la siguiente: Un quinto del valor de la cosa ó bien que se lograra salvar del buque que hubiere sufrido el percance, pertenecería al salvador de la misma. -- Las leyes daban un giro al referirse a metales preciosos --

(1) Héctor Schuldreich Talleda. Derecho de la Navegación - Marítimo, Fluvial y Aéreo. Buenos Aires, Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales, 1963, Cuarta Edición, p.501.

(2) Vicente Solé de Sojo. La Asistencia Marítima. Barcelona, Comité de Derecho Marítimo de Barcelona, 1959, p.8.

tales como el oro y la plata; en este caso la remuneración del salvador se determinaba de acuerdo al esfuerzo que hubiese realizado este, el cual se consideraría proporcional a donde los bienes preciosos se encontraran, es decir, a su profundidad(3).

Roma acoge en su legislación los principios Rodios, donde se daba a los propietarios de las cosas naufragadas, el derecho de recuperarlas y era castigado el robo de los mismas(4).

Surge una institución conocida como el "Ius Naufragi" a favor de los señores, introducida por los Ordenamientos bárbaros a la caída del Imperio Romano de Occidente. Este derecho facultaba al señor en cuyas playas se encontrara objetos producto de un naufragio, a considerarse como propietario de los mismos; este derecho no terminaba con dicha disposición, sino que permitía al señor de esas playas poder esclavizar a los náufragos(5). De esto se desprende como consecuencia lógica, que en la mayoría de las veces se hiciera mal uso de luces o señales para atraer a los navegantes sobre escollos y hacerlos naufragar, pudiendo entonces quedar se con los restos(6).

Le Clere, nos señala que "los propietarios de los buques y bienes náufragos debían pagar grandes su--

(3) Raúl Cervantes Ahumada. Derecho Marítimo. México, - Ed. Herrero, S.A., 1970, p.684.

(4) Idem.

Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit.p.501.

(5) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.684.

(6) Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit.p.501.

mas al príncipe y a los salvadores ribereños"(7).

Cabe mencionar que Brunetti observa que "contrariamente a los principios del Derecho Romano, en la Edad Media, cuando los navegantes eran frecuentemente piratas, de los cuales las poblaciones del litoral tenían las frecuentes incursiones, la propiedad de los naufragos era un verdadero mito. Fue la Iglesia la que al principio, con amenazas de sanciones espirituales, prohibía la explotación de los naufragos"(8).

Efectivamente, como nos dice Brunetti, fueron los pontífices romanos quienes se inconformaron contra las disposiciones del "Ius Naufragi", ya que resultaban en extremo bárbaras, y propugnaron por su abolición así como para que se estableciera la obligación de prestar Salvamento a todos los que lo requirieran aunque no fuesen cristianos. Es así como el "Ius Naufragi" sucumbe, -- perece sometido a su propio e injusto contenido, y se -- vuelve a los principios Rodio-Romanos(9). En el siglo -- XVI, el papa Pío V, en su bula "Cum Nobis" ordenó a navegantes y pescadores la prestación de auxilios a buques -- en peligro(10).

Fue en la ciudad de Trani, Italia, donde sus ordenanzas de 1603, establecieron que bajo inventario se debían entregar los objetos salvados en un lapso de tres días ante el Tribunal Consular; ahora bien, si en treinta días el propietario reclamaba sus pertenencias, de ma

(7) Osvaldo Blas Simone. Periódico La Ley. Buenos Aires, 3 de Noviembre de 1981, p.1.

(8) Idem.

(9) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit. pp.684 y 685.

(10) Vicente Solé de Sojo. Op.cit. p.9.

nera automática el cincuenta por ciento sería entregado al salvador, pero si este supuesto no se realizaba, el salvador se convertiría en único propietario de los bienes. En los Roolles de Olerón, encontramos disposiciones muy semejantes, asimismo en las Leyes Hanseáticas y en la Ordenanza de la Marina de Luis XIV; estas se adaptan al Código de Comercio Napoleónico, posteriormente al Código español y como consecuencia pasan a formar parte de los latinoamericanos(11).

Hablemos ahora de la Asistencia; señalaremos que esta aparece en la época contemporánea, pero se puede afirmar que nace solo hasta que se desarrolla la navegación a propulsión mecánica. A la par con esta nueva época surgen características propias de estas embarcaciones, tales como su mayor capacidad y precisión de maniobra, posibilidad de regular su propia fuerza de propulsión, por lo que llevan a cabo operaciones que antes los buques movidos por el viento, no podrían haber realizado(12).

Con la desaparición del "Ius Naufragi", al ser reemplazado por la obligación del Salvamento de vidas humanas, por el desarrollo de la Asistencia y por el reconocimiento de una remuneración, vemos que empieza a configurarse un gran avance en las instituciones objeto de nuestro estudio, principalmente apoyándose en la navegación a vapor, ya que haran posible con mayor eficacia las prestaciones de auxilio.

Benfante destaca que "la introducción del vapor en la navegación, ha posibilitado las operaciones de Salvamento, que antes resultaban imposibles para no exponer al

(11) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.685.

(12) Vicente Solé de Sojo. Op.cit.pp.10 a 14.

salvador a los mismos peligros en que se encontraba el buque que se pretendía salvar"(13).

Asimismo Danjon, dice que "gracias a su movilidad, los buques con propulsión mecánica se dedican a las operaciones de socorro que los buques de navegación a vela y -- con mas fuerte razón los buques a remo, apenas podrían emprender"(14).

Por su parte De Courcy, aclara que: "en los tiempos de la navegación a vela, los hechos de Asistencia en el mar eran mucho más raros que hoy. El buque a vapor es el verdadero instrumento de la salvación del buque en peligro: lo dirige, lo remolca, lo conduce a puerto cuando se encuentra desamparado, habiendo perdido su timón ó su propulsión e incapaz de gobernarse; en caso de varamiento, lo arranca de los escollos ó de los bancos de arena, lo repone a flote y lo salva de un peligro inminente"(15).

Al igual que los adelantos científicos, la navegación progresa surgiendo con mayor frecuencia los casos de Asistencia. Esta evolución desde un determinado punto de vista, se podría calificar como beneficioso, por que en muchos casos reduce a servicios y accidentes sin mayores consecuencias lo que en otros tiempos hubieran sido pérdidas totales de los cascos, de las cargas y por consiguiente, de vidas humanas(16)

La realidad de la Asistencia Marítima a fines -- del siglo pasado y principios del actual, determinó una -- gran cantidad de disposiciones dictadas por Los Estados, -

(13) Osvaldo Blas Simone. Op.cit. p.2.

(14) Idem.

(15) Idem.

(16) Vicente Solé de Sojo. Op.cit. pp.10 a 14.

sin una uniformidad de criterios, e incluso antagónicas la mayor de las veces(17).

Con el transcurrir del tiempo se intensificó el tráfico marítimo, lo que hizo necesario la creación de trtados, mismos que firmaron diversos países imponiendo a -- sus buques la obligación de asistir a aquellos de la otra-parte que se encontrasen en peligro frente a sus costas y-requiriesen de auxilio. Desde fines del siglo pasado, algu-nos Estados ordenaron la Asistencia obligatoria entre bu--ques en caso de abordaje(18).

La gente de mar se empezó a preocupar por la ne-cesidad de una colaboración internacional para evitar acci-dentes, y de disminuir las consecuencias de los mismos, ya que a pesar de los avances de la técnica y del consedente aumento del tonelaje y velocidad de los buques, se seguían produciendo los accidentes(19), y uno de los medios para -reflejar estos esfuerzos era estableciendo un régimen de -uniformidad.

Con tal fin se adoptó en Bruselas, el 23 de Sep-tiembre de 1910, a iniciativa del Comité Marítimo Interna-cional, en la Conferencia Marítima Diplomática, la Conven-ción Internacional para la Unificación de **Ciertas Reglas - en Materia de Asistencia y Salvamento Marítimos**, misma que fué aceptada por 24 países, entre ellos México(20); las Reglas de esta Convención, fueron incorporadas a diversas Le

(17) Idem.

(18) Alejandro Sobarzo. Régimen Jurídico del Alta Mar. Mé-xico, Ed. Porrúa, 1970, pp.44 y 45.

(19) Idem.

(20) México depositó el instrumento de ratificación, el 1º de Febrero de 1913. Diario Oficial del 2 de Marzo de 1929.

gislaciones particulares. El primer país que las convirtió en Ley interna fué Bélgica, siguiéndole Grecia, Alemania, Italia y Holanda(21).

(21) Alejandro Gobarzo. Op.cit. p.45.

Vicente Solé de Sojo. Op.cit. pp.10 a 14.

CAPITULO SEGUNDO

LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO
Y
LA CONVENCION INTERNACIONAL DE BRUSELAS
DE 1910

- A) Concepto y Distinción. Pag.13
- B) Naturaleza Jurídica. Pag.25
- C) Presupuestos de la Asistencia y Salvamento Pag.29
- 1.- El Peligro
 - 2.- El Resultado Util.
 - 3.- Servicio Voluntario.
 - 4.- Conformidad del Capitán del buque en peligro.
-

LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Y

EL CONVENIO INTERNACIONAL DE BRUSELAS DE 1910.

A) Concepto y Distinción.

En nuestro tema a tratar, ha existido por parte de la Doctrina de muchos países, diversos criterios en cuanto si hay o no distinción entre la Asistencia y Salvamento, ya que para unos son términos distintos que se diferencian en general, según exista o no siniestro consumado, en cambio otros no admiten tal distingo, o al menos desde un punto de vista legal.

Comenzaremos por señalar algunos conceptos necesarios para su mejor manejo y distinción:

Malvagni, nos dice que la Asistencia es "el auxilio prestado por un buque a otro, en circunstancias de peligro amenazante o posible". También nos señala que caracteriza sobre todo esta situación, el estado de innavegabilidad del buque auxiliado. Y nos sigue diciendo que será un Salvamento cuando "el peligro se ha producido". Señala un ejemplo: **nos refiere que cuando un buque está varado con mar y tiempo tranquilos y sin averías, el auxilio prestado sería una Asistencia. Pero si está varado con tormenta, originándose averías, el peligro ya producido convierte el auxilio en un Salvamento(22).**

En la misma forma se pronuncia Farfán al obser

(22) Atilio Malvagni. Curso de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1950, Segunda Edición, p.208.

var que, "la asistencia supone auxilios o ayudas prestadas a buques en peligro; el concepto de salvamento representa el auxilio prestado a un buque cuando el riesgo ha producido ya sus efectos, en el caso de ser el buque abandonado - por su dotación o haber naufragado".(23)

La distinción a que hacen referencia Malvagni y Fariña, la comparten también entre otros autores, Danjon, Lyon-Caen Renault, Cervantes Ahumada, Vigier de Torres(24) y González Lebrero, Este último es aún mas amplio al apuntar:

"La Asistencia se cumple siempre respecto de un buque en el que a pesar del peligro se mantienen aún la organización y el orden por la presencia de su tripulación y la vigencia de la autoridad del capitán; asistir supone -- complementar la labor y los esfuerzos de los tripulantes - del buque amenazado a los efectos de sustraerlo del peligro o de disminuir sus consecuencias dañosas. El Salvamento se lleva a cabo no sólo en cuanto a buques, sino también respecto de cosas que han perdido su condición jurídica de buques, o de restos náufragos de alguna aventura marítima, y presupone la ausencia de tripulantes o la total desorganización por la inexistencia, o imposibilidad de ejercicio de la autoridad del capitán, ante un peligro ya

(23) Francisco Fariña. Derecho Comercial Marítimo. Barcelona, Editorial Bosch, Segunda Edición, Tomo III, 1956, p.332.

(24) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit. p.684.

José María Garibi Undabarrena. Derecho Marítimo Práctico. Madrid, Oficina Central Marítima, 1958, p.380.

Agustín Vigier de Torres. Derecho Marítimo. Madrid, - Subsecretaría de la Marina Mercante, 1977, Tercera Edición, p.793.

realizado".(25)

Berio, en contraposición, sostiene "la distinción no tiene fundamento, porque los conceptos de Asistencia y Salvamento no son antitéticos, sino correlativos y dependientes, en cuanto el Salvamento no es sino el objetivo y el efecto de la Asistencia".(26)

Por su parte, Ripert estima que "la Asistencia marítima puede ser definida como el auxilio proporcionado -- por un buque a otro en peligro de naufragar. Jurídicamente no hay ninguna diferencia entre la Asistencia y el Salvamento. Solamente el salvamento de los restos del buque que da sometido a reglas especiales".(27)

Otra opinión es la señalada por Lushington, que expresa: "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".(28)

Garibi Undabarrena comparte este mismo criterio al decir: "todo auxilio a un buque en peligro con resultado útil, es un salvamento marítimo"(29). Obsérvese que es-

(25) Rodolfo González Lebrero. Manual de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1964, p.307.

(26) José María Garibi Undabarrena. Op.cit. p.380.

(27) Georges Ripert. Compendio de Derecho Marítimo. Traducción de Pedro G. San Martín. Buenos Aires, Tipográfica Editora Argentina, 1954, pp.325-326.

(28) José María Garibi Undabarrena. Op.cit. pp.379-380.

(29) Ibidem. p.380.

te autor ya utiliza en su definición el "resultado útil" a que hace mención la Convención de Bruselas de 1910, que se rá estudiada a continuación.

Por último, Solé de Sojo sostiene que el término de Salvamento esta mal empleado y sólo reconoce a la Asis tencia manifestando que: "es todo auxilio prestado por un buque a otro tripulado, en situación de peligro"(30), y no nos ofrece nada en cuanto al buque sin tripulación.

Desde el punto de vista legal, y según determina expresamente el artículo 1º de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asis tencia y Salvamento Marítimos de 1910, "...no hay lugar a distinguir entre ambas clases de servicios..."(&).

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, artículos 72 a 87(31), no distingue entre estas dos figu ras; pero la regulación práctica de estas dos institucio nes, estará a cargo de la Convención Internacional que in cluso por el silencio de nuestra ley, será aplicable cuan do tengan que resolverse conflictos entre buques de pabe llón mexicano.(32)

En España, la Ley del 24 de Diciembre de 1962, ar tículo 1º, de igual manera que el Convenio Internacional -

(30) Vicente Solé de Sojo. Op.cit.p.13.

(31) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Co mercio y Leyes Complementarias. México, Editorial Porrúa, S.A., 1979, pp. 503 a 507. Colección Leyes y Códigos de Méxi co, Trigesimosexta Edición. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de Noviembre de 1963.

(32) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.685.

(&) Ibidem. p.695.

de Bruselas de 1910, nos señala que "...no hay lugar a distinguir entre ambas clases de servicios..."(33), y en su esfera de competencia quedan sometidos no sólo los buques, sino también las aeronaves.

Queremos hacer el comentario de que en Argentina, hasta antes de la publicación de la nueva Ley de Navegación de ese país, su Código de Comercio si reconocía una diferencia entre la Asistencia y el Salvamento y establecía bases distintas para determinar la remuneración en uno y otro caso. Resulta interesante este comentario porque la nueva Ley de Navegación argentina, es en realidad muy reciente y, en ella, se adhiere al criterio de la Convención de 1910 al -- adoptar prácticamente los lineamientos establecidos por la Convención para su derecho interno, artículos 371 a 386.(34)

Schuldreich nos indica algunas diferencias entre la Asistencia y el Salvamento:

1.- En la Asistencia nos encontraremos ante un "siniestro inminente" que se tratará de evitar. En el Salvamento estaremos frente a un "siniestro ocurrido" cuyas consecuencias se tratarán de disminuir.

2.- En la Asistencia habrá una ayuda prestada al personal que está batallando a bordo del buque; en el Salvamento, ya todo estará perdido, el personal se habrá dado -- por vencido.

(33) Agustín Vigier de Torres. Op.cit. pp.793 y 794.

(34) Ley de Navegación de la República de Argentina y Legislación Concordante. Buenos Aires, Editora La Ley, 1978, pp.48 a 50.

Sobre lo que establecía el Código argentino, ver Código de Comercio de la República de Argentina, Buenos Aires, Editorial Zavalia, 1971, pp.315 a 320.

3.- Se diferencia a la Asistencia, como hecho voluntario o no obligatorio, en el Salvamento existirá una obligación moral y, en algunos casos, una obligación legal.

4.- Cuando se presenta una Asistencia, los miembros de la tripulación no podrán solicitar remuneración -- por Asistencia contra su propio buque, ya que estarán obligados a ayudar por el contrato de ajuste; será distinto en el caso de Salvamento, ya que si se presenta el naufragio, queda terminado en ese momento el contrato de ajuste y, -- los tripulantes que acudan a salvar al buque, tendrán derecho a remuneración(35).

Desde el punto de vista gramatical, no hay duda de que son conceptos diferentes, la Asistencia significa -- socorro, favor, ayuda; Salvamento, es la acción y efecto de salvar, poner en seguro (36). Al Salvamento se le pueden -- añadir otras figuras similares como son la Recuperación y el Reflotamiento; en esta consideración, la Doctrina re-- presentada por Ferrarini, Russo y Volli, nos dan su punto de vista a este respecto:

El primero considera que, "es posible construir un sistema unitario del socorro que agrupe a las figuras -- de la Asistencia, del Salvamento y del Recupero"(37); Russo comparte el mismo criterio incluyendo, además, el Hallazgo de bienes(38).

En plena discordancia a estos dos últimos auto--

(35) Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit. pp.501 y 502.

(36) Diccionario Enciclopédico EDAF. Madrid, 1970, Tomo I p.763, Tomo II p.659.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit. p.793.

(37) Osvaldo Blas Simone. Op.cit. p.2.

(38) Idem.

res, encontramos la opinión de Volli, que nos indica: "solamente el salvamento, en sus dos aspectos de asistencia y salvamento, debe ser calificado como socorro porque, además de tener por finalidad evitar un siniestro requiere 'la presencia de un bien aún existente - con sus originarias características', el buque. En -- cambio, el recuperero, incluyendo el hallazgo de bienes, supone una actividad prestada a los restos de un buque o, mejor, de lo que resta de un buque flotante o hundido"(39).

En el mismo sentido se pronuncia Blas Simomone al agregar: "el recuperero y, aún, el hallazgo de bienes, es una actividad que se ejercita sobre un buque que ha dejado de ser tal por haber perdido su individualidad física y jurídica. Contrariamente en el salvamento, el auxilio se dirige en forma de 'asistencia' o de 'salvamento' a un buque en peligro o, que habiendo sufrido el peligro, se encuentra aún a flote y conserva su unidad físico-jurídico. Ambas actividades, asistencia o salvamento, se ejercen con la intención de lograr la salvación y seguridad del buque en peligro"(40).

Nosotros nos manifestamos totalmente de --- acuerdo con este razonamiento, ya que, si bien cuando se presenta el peligro, y todavía impera orden en el buque por el capitán, el buque sigue manteniendo su - unidad física y jurídica, o bien, aun en el supuesto de perder el orden en el mismo por el capitán, no -- quiere decir que necesariamente el buque haya perdido su individualidad física y jurídica, ya que por la na

(39) Idem.

(40) Idem.

turalaleza del peligro, pudo la tripulación abandonar el buque a su suerte, y en consecuencia el servicio que se llegara a prestar en su auxilio, se convertiría en una Asistencia o Salvamento, según el caso.

Cotejando las Legislaciones dictadas con-
antelación a la Convención Internacional de Bruse--
las de 1910, tenemos que procedían respecto a la --
Asistencia o Salvamento, de manera separada para --
identificar ante cual de las dos figuras se encon--
traban, llegando en ocasiones a soluciones no muy -
equitativas, y entonces la Doctrina y la Jurispru--
dencia tenían que llevar a cabo la tarea de distin--
guir o reconocer ante que figura se encontraban,

Posteriormente a la Convención de Bruse--
las de 1910, las Legislaciones nacionales que si---
guen sus principios y la Doctrina que se ha ocupado
del tema, encuentran en ambas figuras soluciones se
majantes,

Blas Simone, nos expone a continuación los
hechos en que se basaban para llevar a cabo la dis-
tinción entre la Asistencia y el Salvamento:

Para definir en qué caso se encontraba, si
se considerada el peligro, se tomaba en cuenta su -
intensidad y sería una Asistencia cuando el buque -
no lo había sufrido aún; sería un Salvamento cuando
el peligro subsistía procurándolo evitar o atenuar
las consecuencias dañosas del peligro producido.

Si se consideraba la permanencia de la tripulación a bordo, sería una Asistencia cuando se podía contar con su colaboración en la prestación del auxilio; sería un Salvamento cuando la tripulación había abandonado el buque.

Tomando en cuenta la capacidad de gobierno y maniobra del buque, si existía ésta, el auxilio prestado se calificaba de Asistencia; si ya la habían perdido, entonces sería un Salvamento.

Atendiendo al objeto y finalidad del auxilio, cuando se trataba de prestación de auxilio hacia personas, buque y carga, se le consideraba como Asistencia y, era un Salvamento cuando se trataba solamente de buque y carga, ya que se presumía que al buque lo habían abandonado sus tripulantes y pasajeros(41).

Al efecto Blas Simone, nos dice que la conjugación de estos hechos "demuestra su fragilidad como fundamentos de cada figura". Nos refiere un ejemplo: un buque que pierde su capacidad de maniobra por avería en sus motores o en su hélice, pero mantiene a bordo a su tripulación, que puede colaborar eficazmente con quien preste el auxilio, ¿como debería calificarse el socorro?

Y continúa diciendo Blas Simone que, es por esto y por otras deducciones semejantes por lo que afirma que la distinción entre la Asistencia y Salvamento, es más doctrinaria que real(42).

(41) Idem.

(42) Idem.

Nosotros estimamos que Blas Simone, tiene razón en parte, ya que si bien es cierto que la interrelación de algunos hechos dan lugar a las confusiones a que nos hace mención, también es cierto que en otros casos se puede apreciar si se trata de una Asistencia o de un Salvamento.

Como ejemplo planteamos: Cuando un buque encalla con buen tiempo, esto es cuando no ha existido de por medio tempestad, huracán etc., y se encuentra en una situación que no implica peligro inminente, pero que a su vez no puede continuar su ruta por sus propios medios requiriendo de ayuda, al ser auxiliado por otro buque que, sin correr peligro alguno lo deja en condiciones de poder continuar el viaje, el auxilio prestado por este buque no puede ser considerado dentro de la figura de Salvamento, sino más bien nos encontraríamos frente a una simple Asistencia, dando lugar solamente a una indemnización proporcional al servicio prestado y a las dificultades y maniobras que requirió la operación(43).

A lo que nos queremos referir, es a la diferencia de la prestación de auxilio tanto en la Asistencia como en el Salvamento; situándonos en el ejemplo anterior, que diferente sería la labor de auxilio si el buque, encallado con mal tiempo, encontrándose en una situación de inminente peligro, y no pudiendo continuar su ruta con sus propios medios, es auxiliado por otro buque que, corriendo graves riesgos, lo deja en condiciones de poder continuar el viaje. Es fácilmente comprensible cuando nos encontramos frente a una Asistencia o ante un Salvamento y, en este último caso

(43) Francisco Fariña. Op.cit. p.330.

no hablemos de la justa retribución por las cosas salvadas que le debería corresponder al buque auxiliador, pero este punto será tratado mas adelante. .

Cabe mencionar que, si bien la Convención de Bruselas de 1910 en su artículo 1º nos dice que no admite distinción entre la Asistencia y Salvamento, señala también con arreglo a lo dispuesto en el artículo 15 inciso 2º, que cuando todos los interesados pertenezcan al mismo Estado "...será aplicable la Ley Nacional y no el Convenio..." (#), por lo que algunos países adheridos a la Convención, han mantenido la posición en su legislación de diferenciar a la Asistencia del Salvamento.

Señalaremos algunos ejemplos; en Holanda, el Código de Comercio, artículos 560 a 562, manifiesta que la indemnización de Salvamento debe ser fijada proporcionalmente al valor de las cosas salvadas, pero ha de ser siempre superior a la que correspondería por Asistencia.(44)

En Portugal, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 686 del Código de Comercio, la remuneración que corresponda por Salvamento deberá ser determinada en una cantidad menor de la que corresponda por Asistencia(45).

En nuestro país, a pesar de lo manifestado en la Convención de Bruselas de 1910 en su artículo 15 inciso 2º, cuando haya conflictos entre buques nacionales será aplicable la Convención y no nuestra Ley, por el reenvío expreso que hace ésta última al texto de la Convención(46), por lo que una y otra figuras en nuestro país,

(#) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.697.

(44) Francisco Fariña. Op.cit.p.323.

(45) Idem.

(46) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.pp.685 y 686.

significarán lo mismo.

Nosotros nos inclinamos a reconocer la existencia de una distinción entre la Asistencia y el Salvamento y no sólo nos dejamos llevar en nuestro parecer por las observaciones de algunos autores, ya que también las hay en contra, sino que, independientemente de las características que nos señalan algunos, consideramos que no es el mismo trabajo, tiempo empleado, mano de obra, desgaste físico y material de la tripulación y del buque.

En consecuencia, el salario que corresponda -- por Asistencia o Salvamento deberían ser distintos, además, estimamos que las vidas humanas, el cargamento y el mismo buque, estarán en una situación diferente en uno y otro caso, y esta consideración obedece a que creemos - que en el Salvamento siempre será una labor mas difícil a realizar para los auxiliares en virtud de que las - circunstancias del caso les pueden exigir mayores esfuerzos así como riesgos más peligrosos; por tanto, hasta los gastos de auxilio serán diferentes en el Salvamento que en la Asistencia.

B) Naturaleza Jurídica.

Se ha dicho, en cuanto a la Asistencia, que desde el punto de vista de los principios generales de Derecho, puede ser considerada como un acto de -- Gestión de Negocios(47).

Estimamos oportuno definir esta figura:

"La gestión de negocios es el hecho jurídico en virtud del cual una persona, sin mandato expreso o tácito y sin tener obligación legal, se hace -- cargo de los asuntos o intereses de otra persona que de momento no puede atenderlos"(48).

Gutiérrez y González, expresa: "la gestión de negocios es un hecho jurídico estricto sensu, en virtud del cual una persona que recibe el nombre de gestor, sin tener mandato ni tener el deber de ello conforme a la ley, se encarga gratuitamente de un -- asunto de otra persona que recibe el nombre de dueño con ánimo de obligarlo(49).

Nuestro Código Civil vigente, en el artículo 1904, nos manifiesta que al gestor se le tendrán que pagar los gastos que hubiere llevado a cabo en -- el ejercicio del asunto en que intervino, más los --

(47) Francisco Fariña. Op.cit.p.329.

(48) Luis Muñoz. Comentarios a los Códigos Civiles de España e Hispanoamerica. México, Ediciones Jurídicas Herrero, 1953, p.966.

(49) Ernesto Gutiérrez y González. Derecho de las -- Obligaciones. Puebla, Méx. Ed.Cajica, 1965, Segunda-Edición, p.380.

intereses legales correspondientes, pero el gestor no podrá tener derecho de cobrar retribución por la ejecución de su gestión.(50)

Schuldreich es contrario a aceptar que la Asistencia sea una Gestión de Negocios, y estamos de acuerdo con él, ya que en éste Cuasicontrato va a mediar siempre un desinterés; en cambio en la Asistencia, encontramos - que siempre existe un interés, que no va a ser otro que el derecho a la remuneración o salario de Asistencia(51).

Se dice también que la Asistencia es un contrato de Arrendamiento de Servicios(52). Sánchez Medal nos da su definición de la prestación de servicios profesionales: "es aquél por el que una persona llamada profesional o profesor, se obliga a prestar determinados servicios que requieren una preparación técnica y a veces un título profesional, a otra llamada cliente que se obliga a pagarle una determinada retribución llamada honorario(53).

Los honorarios se tendrán que pagar por los -- servicios prestados, independientemente del éxito o buen resultado de éste(54).

Nuestro Código Civil, artículo 2613, dispone - al referirse a este contrato, que la persona que presta los servicios tendrá derecho a la reclamación de sus ho-

(50) Código Civil para el Distrito Federal. México, Editorial Porrúa S.A., 1977, p.341. Colección Leyes y Códigos de México, Cuadragésima Tercera Edición.

(51) Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit.p.503.

(52) Francisco Fariña. Op.cit.p.329.

(53) Ramón Sánchez Medal. De los Contratos Civiles. México, Ed. Porrúa S.A., 1976, Tercera Edición, p.283.

(54) Ibidem.p.287.

norarios, sea cual fuere el resultado o éxito del trabajo que llevó a cabo.(55)

Estimamos por tanto, que tampoco será posible que la Asistencia quede encuadrada en este contrato de Prestación de Servicios, ya que se encuentra condicionada al resultado útil de la operación.

Por otra parte, Mazzerá Alvarez y González Lebrero, estiman que se trata de una Locación de Obra.(56)

Tenemos a bien mencionar, que el Contrato de Obras es conocido con diferentes denominaciones, tales como el que nos menciona el Código suizo, que lo llama Contrato de Empresa; Colin y Capitant lo designan como Contrato de Arrendamiento de Industria y nosotros en México, lo conocemos con el nombre de Contrato de Obras a Precio Alzado.(57)

Podemos entender que el Contrato de Obras a Precio Alzado, es aquél por medio del cual una persona llamada empresario, se obliga a ejecutar una obra que le va a encargar otra persona llamada propietario, obligándose este último a pagar por ella un precio cierto(58).

Estos autores nos señalan, que el objeto de -

(55) Código Civil para el Distrito Federal... Op.cit. p.450.

(56) Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit. p.503.

Rodolfo González Lebrero. Op.cit. p.308.

(57) Luis Muñoz. Op.cit. p.809.

(58) Idem.

Ramón Sánchez Medal. Op.cit. p.291.

este contrato es precisamente el resultado o éxito - del trabajo(59).

González Lebrero, nos afirma, y creemos de be ser lo mas correcto, de que el hecho por el cual surge el derecho para poder percibir remuneración -- por Asistencia, se encuentre condicionado al resultado útil, nos coloca ante un Contrato de Obras(60).

Este mismo autor encuadra al Salvamento como una Gestión de Negocios, pero como lo mencionamos en la Asistencia anteriormente, el desinterés que va a mediar en este Cuasicontrato, deja inaceptable su-criterio ya que, en el Salvamento también existe un-interés que es el Salario o Remuneración de Salvamento.

En el Salvamento a lo que se habrá de atender, es mas bien a lo que nos dice Schuldreich, res--pecto a que lo que existe es una "asociación de inte-rés, una comunidad de intereses"(61); o bien como dice Ripert, "una asociación temporal entre las partes para participar en unos beneficios"(62).

Estos autores no nos dicen mas del Salva--mento; estamos de acuerdo en que habrá una asocia---ción de intereses así como una participación en los-beneficios por los servicios prestados, para los salva-dores al igual que para los salvados, pero la cir-cunstancia de que el derecho a percibir remuneración dependa del resultado útil, en la misma forma que la-Asistencia, nos pone también ante un Contrato de Obra.

(59) Idem.

(60) Rodolfo González Lebrero. Op.cit. pp.308 y 309.

(61) Héctor Schuldreich Talleja. Op.cit. p.503.

(62) Francisco Farfán. Op.cit. p.323.

C) Presupuestos de la Asistencia y Salvamento.

Pasaremos ahora al análisis de los Presupuestos de estas figuras de Derecho. A saber son cuatro: el peligro, el servicio voluntario, el resultado útil y la conformidad del buque en peligro.

Se requiere la presencia de estos factores para que de lugar el derecho de percibir remuneración por la prestación de servicios de Asistencia o Salvamento.

1.- El Peligro.

Para que un auxilio en el mar, pueda ser calificado de Asistencia o Salvamento, Vigier de Torres estima que "hace falta la existencia concreta de una situación de riesgo lesivo ó peligro, caracterizada no por una simple potencialidad, sino por la contingencia inminente ó próxima de un acaecimiento dañoso que ponga al buque que lo sufre en trance de pérdida ó riesgo"(63), y también nos señala que así lo ha venido exigiendo una gran parte de la Jurisprudencia.

Por su parte Fariña nos manifiesta mas ó menos lo mismo al apuntar: "no es indispensable que el peligro sea inminente o absoluto, sino sólomente un peligro que constituya una amenaza de siniestro verosímil, debe entenderse un peligro concreto, corrido con ocasión del auxilio y no en referencia a -

(63) Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.794.

peligros puramente eventuales que, hipotéticamente, hubieran podido surgir. Basta que el buque auxiliado ha ya estado colocado a causa de acaecimientos normales de la navegación, en una situación tal que, a todo navegante diligente, pueda aparecer después de examinar las circunstancias del caso, como expuesto, según todas las probabilidades, a ser seriamente dañado si -- quedase entregado a sus propios recursos"(64).

Como nuestra Ley no define el peligro ni -- determina sus grados(65), estimamos que deberá entenderse en la forma que ha quedado expuesto.

Unicamente nos queda agregar que el riesgo o peligro no deberá ser creado o imaginado, sino que efectivamente se tendrá que suscitar y estar corriendo el mismo y, cuando se presenten los auxiliares tendrá que existir en ese momento, ya sea para evitarlo o bien para disminuir sus consecuencias dañosas del riesgo o peligro ya producido(66).

Hablemos ahora del segundo factor:

2.- El Resultado Util.

El artículo 2º del Convenio Internacional -- para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de -- Asistencia y Salvamento Marítimos de 1910, es muy claro al declarar: "... No se deberá ninguna remuneración si el socorro prestado no llegase a producir resultado útil..."(&).

(64) Francisco Fariña. Op.cit. pp. 330 y 331.

(65) Raúl Cervantes Ahumada. - Op.cit. p. 686.

(66) Rodolfo González Lebrero. Op.cit. p. 310.

(&) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit. p. 695.

El resultado útil se debe interpretar según nos indica Solé de Sojo, no como un resultado completo en toda la extensión de la palabra, con que los auxiliares hayan reducido las consecuencias de el daño producido, es suficiente; nos formula un ejemplo: cuando se presentan los auxiliares en un incendio, logrando evitar que el fuego siga dañando partes del buque o de la carga, han conseguido un resultado útil(67).

El criterio del Convenio ha sido establecido en varias Legislaciones nacionales, como en Inglaterra, Francia, Bélgica y Alemania. Una mejora en el buque que necesita de auxilio, no da derecho a recibir remuneración según la Doctrina alemana. La Jurisprudencia de Bélgica y de Inglaterra, si admiten el derecho a remuneración cuando el auxilio sólo ha logrado una mejora en la situación del buque. Ripert observa en cuanto al resultado útil "...que no se deben considerar tales o cuales maniobras del asistente, sino el conjunto de la operación..."(68).

Para poder tener derecho a una retribución por los servicios prestados a un buque en peligro, sabemos que se tiene que lograr el resultado útil de acuerdo a lo previsto en la Convención de Bruselas de 1910; por lo tanto, los intentos sin lograr los resultados esperados no serán suficientes, pero sí lo serán los esfuerzos que ayuden al resultado final, aunque éste se logre por medio de terceros interesados por la remuneración, siempre y cuando

(67) Vicente Solé de Sojo. Op.cit.p.19.

(68) Francisco Fariña. Op.cit.pp.332 y 334.

do se hayan conjuntado o unido los esfuerzos, para - que estos, de unos y otros consiguieran el resultado útil(69).

Será una Asistencia o Salvamento, cuando - el buque auxiliador lleva acabo las operaciones decisivas en el socorro del auxiliado.

El auxilio no supone necesariamente el empleo de material. Los consejos dados a un capitán, si producen un resultado útil, generará el consiguiente derecho a una remuneración. Fariña nos comenta al -- respecto una sentencia del Tribunal Marítimo de Copenhague del 15 de noviembre de 1929, en donde un capitán mercante con un buzo se dirigieron al lugar - donde se encontraba el buque "Linda" anclado, después de haber podido zafarse de los hielos y enviar a dos tripulantes a pedir información, subieron a bordo y suministraron al capitán del buque todas las instrucciones necesarias para poder continuar el viaje, ganando una remuneración por los servicios prestados.(70)

Se ha admitido que el que presta el auxilio, y no logra el resultado útil por culpa del auxiliado, como por ejemplo cuando éste rehuse continuar el auxilio comenzado, tendrá derecho a reclamar la remuneración correspondiente.

Por lo que hace a nuestra Legislación, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos al referirse a los objetos salvados de un naufragio, en su artí-

(69) Rodolfo González Lebrero. Op.cit.p.312.

(70) Francisco Fariña. Op.cit.p.334 a 336.

culo 85, ordena que éstos "...quedarán afectos al pago de los gastos de la asistencia o salvamento, siempre que éste tenga resultado favorable..." (#), por lo que entendemos que también será requisito en nuestro país.

Nosotros pensamos que la Convención de Bruselas de 1910, fué muy severa al condicionar la remuneración que pueda corresponder por Asistencia ó Salvamento al resultado útil de la operación, ya que el esfuerzo de auxilio sin producir resultado eficaz, - creemos debería ser indemnizado por los gastos que pueda tener el buque que presta el auxilio, como los sueldos, alimentación y combustible y sería más equitativo otorgar al buque asistente o salvador que ha hecho el esfuerzo y que ha podido correr riesgos, el derecho al reembolso de los gastos resultantes de la prestación de auxilio.

Pasaremos a continuación, al tercer supuesto para que se tenga derecho a remuneración por los servicios de Asistencia ó Salvamento.

3.- Servicio Voluntario.

Lord Stowel, estimaba que "el asistente es una persona que sin tener una relación particular -- con el buque en peligro, rinde un servicio útil en calidad de contratista voluntario, independientemente de todo convenio anterior que le obligaría a dedicarse al salvamento del buque"(71).

Cualquiera que sea la motivación que impul

(#) Ley de Navegación y Comercio Marítimos...p.505.

(71) Francisco Fariña. Op.cit.p.347.

se a quien presta el auxilio, ésta deberá ser voluntaria, es decir, el auxiliador no deberá reconocer una obligación legal o contractual anterior para actuar en la prestación del auxilio (72).

El auxilio voluntario, asevera Blas Simone, "deriva de la particular iniciativa del auxiliador que trasciende, como acto jurídico, sin necesitar de la -- previa o paralela convención con el capitán o con el -- armador del buque en peligro"(73).

Otro autor, Manca, ratifica lo anteriormente expresado y, complementa esta afirmación **observando** -- que estaremos ante un servicio voluntario, cuando no me die obligatoriedad por parte de la Ley para prestar el auxilio(74).

Modernamente se ha reconocido que todo servi cio de Asistencia o Salvamento, puede engendrar dere-- cho a remuneración, sin que se tome en cuenta si exis-- tía o no la obligación de prestar el auxilio.

Aún cuando la prestación de auxilio haya si-- do de manera obligatoria para el asistente o salvador, se tiene derecho a la remuneración correspondiente, co mo sería el caso de una requisita legal **ordenada por las autoridades competentes**(75).

En la sentencia del Tribunal de Comercio de Sete del 4 de febrero de 1947, se negó el derecho a -

(72) Rodolfo González Lebrero. Op.cit.p.310.

(73) Osvaldo Blas Simone. Op.cit.p.3.

(74) Idem.

(75) Francisco Fariña. Op.cit.p.347.

la remuneración que solicitaban dos remolcadores que se hallaban bajo requisita alemana durante la guerra y que prestaron servicios de Asistencia. La negativa - se fundaba en que los remolcadores habían realizado las operaciones bajo las órdenes y dirección de las autoridades alemanas. La Corte de Apelación de Montpellier el 24 de mayo de 1950, reformó ese fallo decidiendo que un remolcador que presta servicios de Asistencia tiene derecho a la remuneración habitual aunque jurídicamente se halle bajo el régimen de requisita(76).

Ahora comentaremos, cómo después de una -- Asistencia ó de un Salvamento obligatorio, se pueden convertir los servicios en voluntarios.

Con sus esfuerzos, los tripulantes deberán ayudar al capitán del buque en que laboran en caso de que surja cualquier accidente que afecte al buque ó a la carga, no importando la causa del mismo, ya - que están obligados a ello por el contrato de ajuste y no constituirá una Asistencia la prestación de es tos servicios extraordinarios en momentos de peli---gro(77).

Así lo encontramos regulado en el Código - italiano, artículo 128; en el portugués, artículo -- 683 y, en el alemán, de acuerdo a lo dispuesto en el

(76) Idem.

(77) José María Garibi Undabarrena. Op.cit.p.395.

Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit.p.502.

Rodolfo González Lebrero. Op.cit.p.310 y 311.

Atilio Malvagni. Op.cit.p.220 y 221.

artículo 742(78).

En una sentencia inglesa se declara: "El marino contratado a bordo de un buque está obligado por su contrato de embarco, a continuar sus servicios aún en el caso de naufragio, a fin de cooperar al salvamento del buque y carga. De ello resulta que, salvo circunstancias excepcionales, no puede reclamar indemnización alguna de asistencia por los servicios que en caso de peligro, ha prestado a su propio buque"(79).

Pero cuando hay abandono del buque o por naufragio, queda rescindido el contrato de ajuste y la situación cambia.

Si el capitán del buque dispone el total --- abandono del mismo, por creer razonablemente que ya no es lugar seguro para permanecer a bordo, tomando esta decisión de buena fé y cuando se ha perdido toda posibilidad de salvación, con este acto se da por terminado el contrato de ajuste y cualquier extripulante puede actuar voluntariamente y jurídicamente convertirse en salvador del buque con derecho a remuneración(80).

El abandono de la tripulación ha de ser realizado sin intención de retornar a bordo, por orden -- del capitán en vista del peligro que ofrece la permanencia en el buque, concluyendo la relación jurídico--laboral, como ha quedado entendido.

(78) Francisco Fariña. Op.cit.p.347.

(79) Ibidem.pp.347 y 348.

(80) Rodolfo González Lebrero. Op.cit.pp.310 y 311.

Santiago Hernández Izal. Derecho Marítimo. Barcelona, Ed.Cadi, 1968, Tomo I, p.104.

Atilio Malvagni. Op.cit.pp.220 y 221.

José María Garibi Undabarrena. Op.cit.p.395.

En México, encontramos que la Ley Federal del Trabajo, en el Capítulo III, "Trabajadores de los buques", el artículo 209 que se refiere a la terminación de las relaciones de trabajo en los buques, dispone en su fracción V:

"...Cuando el buque se pierda por apresamiento o siniestro, se darán por terminadas las relaciones de trabajo, quedando obligado el armador, naviero o fletador, a repatriar a los trabajadores y a cubrir el importe de los salarios hasta su restitución al puerto de destino o al que se haya señalado en el contrato y el de las demás prestaciones a que tuviesen derecho..."(81).

El artículo 210 de la misma Ley, al referirse a la fracción V del artículo 209 determina:

"...Si los trabajadores convienen en efectuar trabajos encaminados a la recuperación de los restos del buque o de la carga, se les pagarán sus salarios por los días que trabajen. Si el valor de los objetos salvados excede del importe de los salarios, tendrán derecho los trabajadores a una bonificación adicional, en proporción a los esfuerzos desarrollados y a los peligros arrojados para el salvamento, la que se fijará por acuerdo de las partes o por decisión de la Junta de Conciliación y Arbitraje, que oirá previamente el parecer de la autoridad marítima".(82)

(81) Alberto Trueba Urbina y Jorge Trueba Barrera. Ley Federal del Trabajo de 1970. Reforma Procesal del Trabajo de 1980. México, Editorial Porrúa S.A., Cuadragésima Tercera Edición, 1980, pp.124-125.

(82) Idem. Concuerda con el artículo 643 del Código de Comercio español.

Al respecto, Fariña nos señala un par de casos:

El buque "Florence", abandonado por orden -- del capitán en el Golfo de Vizcaya, en vista de que la permanencia a bordo ya no era segura por encontrarse -- el buque sin poder gobernar, a causa de haber perdido -- el timón, por lo que la tripulación fue conducida a Vi go para que posteriormente fueran llevados a Inglate-- rra. En este trayecto se encontraron al "Florence" y -- a un pesquero junto a él; el Segundo Oficial y 17 de -- los antiguos tripulantes fueron llevados porque así lo quisieron a bordo del buque abandonado, logrando condu cirlo a La Coruña y se les consideró como salvadores -- del "Florence"(83).

En otro caso, el capitán dispuso el abandono del buque en inminencia de un naufragio, pero un mari nero por alguna razón se quedó a bordo sin llegar a -- salvar al buque, pero cuya presencia permitió al arma dor, pagar sólomente una remuneración por Asistencia, en lugar de la de Salvamento que les hubiera correspon dido a los auxiliares si no se hubiera quedado nadie a bordo del buque. Al marinero se le concedió una jus ta remuneración(84).

Blas Simone, estima que sólo en dos casos se puede calificar la Asistencia ó Salvamento como servi cio voluntario:

a) Cuando se realice sin previa convención en-- tre las partes y en desconocimiento de los mismos, en

(83) Francisco Fariña. Op. cit. p.348.

(84) Idem.

donde el capitán habrá ordenado el abandono del buque por su tripulación, por no ser ya sitio seguro para permanecer en vista de un peligro, pero el buque deberá conservar su individualidad física y jurídica, ya que de no ser así, es decir, si sólo quedaran del buque sus restos, entonces se trataría de un Recupero ó Hallazgo de bienes, pero nunca de una Asistencia ó -- Salvamento y,

b) El que se haga contra la voluntad expresa - del capitán del buque socorrido, en este supuesto se va a requerir que los auxiliadores intervengan aun en contra de la negativa del capitán del buque que resiste aceptar el auxilio, en forma contraria, existiría un acuerdo tácito con el capitán del buque en peligro si consiente ó admite el acceso a bordo de quienes -- pretenden auxiliar o toma el cabo del remolque que éstos le proporcionen, ya que en ese momento se configura, una Asistencia ó Salvamento convencional ó con---tractual, en lugar de voluntario(85).

Ha quedado expuesto lo que es el servicio - voluntario, pero para que sea requisito legal para -- que se tenga derecho a remuneración, estimamos que es ta muy lejos de ser algo positivo ó efectivo, máxime - si en la Convención Internacional de Bruselas de 1910 no dispone que para que se tenga derecho a una retri- bución, el servicio prestado tenga que ser "volunta---rio", por lo que creemos que este requisito es mas -- bien doctrinario que legal y, en todo caso, pensamos que no se puede condicionar para que se conceda el de recho a remuneración, que el servicio tenga que ser -

(85) Osvaldo Blas Simone. Op.cit.p.3.

de esa manera, ya que mediando el servicio voluntario o bien por imperativo legal, orden de la autoridad competente ó vínculo convencional, el objeto sigue siendo el mismo; es decir, el buque, la carga y las personas a bordo y los fines también siguen -- siendo los mismos, o sea la salvación ó asistencia -- del buque en peligro, que es en todo caso lo que debe interesar, y con la concurrencia del resultado -- útil, el derecho a la remuneración correspondiente. El que el servicio no sea voluntario, no exige que -- el objeto y los fines puedan ser los mismos, es decir, la prestación del auxilio con el ánimo de superar el peligro o disminuir las consecuencias dañosas en que se encuentre o haya podido sufrir el buque, y creemos que en este sentido se quiso referir la Convención de Bruselas, al no fijar un carácter, salvo en el Salvamento de vidas humanas, con el que se -- tengan que prestar los servicios de Asistencia ó Salvamento.

4.- Conformidad del capitán
del buque en peligro.

La Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento Marítimos de Bruselas de 1910, manifiesta textualmente en su artículo 3º:

"No tendrán derecho a percibir remuneración alguna las personas que hayan tomado parte en -- las operaciones de socorro, a pesar de la prohibición expresa y razonable del buque socorrido"(&).

Sea cual fuere el estado de peligro en que

(&) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.695.

se pueda encontrar el buque, si el capitán se encuentra a bordo del mismo, ninguna persona podrá - bajo cualquier pretexto prestar servicios de Asistencia o Salvamento, ya que seguirá conservando su plena autoridad y sólo con su autorización se podrán llevar a cabo la prestación de los mismos.(86)

Nuestra Ley no nos manifiesta nada en -- cuanto al consentimiento del capitán del buque para ser auxiliado, por lo que pensamos que en nuestro país se seguirá el mismo criterio que establece la Convención Internacional.

En Argentina de acuerdo a lo dispuesto en la nueva Ley de Navegación, artículo 371, se exige en igual forma que el auxilio "... no se haya prestado contra la voluntad expresa y razonable del capitán del buque en peligro..."(87).

Cuando el capitán no acepte los servicios de Asistencia o Salvamento que se le ofrezcan éste rechazo deberá ser manifiesto y al mismo tiempo resultar de un juicio aceptable en vista de las circunstancias del caso(88).

Cabe preguntarse que sucedería en el caso de que el servicio se llegue a prestar a pesar de la negativa expresa y razonable del capitán del buque en peligro a que hace mención la Convención Internacional?

(86) Atilio Malvagni. Op.cit.p.212.

Rodolfo González Lebrero. Op.cit.p.312.

(87) Ley de Navegación argentina. Op.cit.p.48.

(88) Rodolfo González Lebrero. Op.cit.p.312.

La Jurisprudencia holandesa ha manifestado que "la Asistencia prestada sin la aprobación del capitán del buque, crea igualmente derecho a la remuneración"(89).

El término "razonable" en cuanto a la negativa del capitán en recibir el auxilio que nos señala la Convención Internacional, permite una interpretación justa, nos dice Fariña, de este rechazo del capitán a aceptar la Asistencia o Salvamento que un buque cualquiera pueda ofrecerle en una situación de peligro(90).

Por su parte, Blas Simone asevera que el rechazo del capitán en recibir la ayuda podrá ser razonable y justificada cuando, "pasado el peligro y aunque el buque tenga averías en sus motores ó hélices, el buen estado del tiempo y del mar lleven a su capitán o armador a decidir contratar un remolque antes de aceptar un auxilio, por la excesiva onerosidad de éste"(91).

Ahora bien, cuando se presta el auxilio a pesar de la expresa negativa del capitán del buque en peligro -nos sigue diciendo Blas Simone- habrá que atender a cual de las dos partes será la que tendrá que probar su acción, es decir, si será el capitán ó armador del buque auxiliado quien tenga que demostrar la razonabilidad de su oposición, para justificar su negativa al pago de la remuneración de Asistencia ó Salvamento que están pretendiendo los auxi-

(89) Francisco Fariña. Op.cit.p.353.

(90) Idem.

(91) Osvaldo Blas Simone. Op.cit.p.5.

liadores, ó si tendrán que ser éstos quienes tengan que probar el peligro en que se encontraba el buque auxiliado(92).

Se ha reconocido que en el caso de no ser razonable la negativa y estar expuesto el buque a un inminente peligro, puede procederse por los auxi- liadores a la prestación de servicios de Asistencia ó Salvamento dando lugar al derecho a la remunera- ción(93).

Pensamos que es un problema serio el po- der establecer en estos casos quién tiene la razón por haber actuado en una u otra forma; es decir, - lo que para un capitán es inminente peligro, para - el otro podría no serlo y alegar en todo caso, que hubiera salido del problema en que pudiera haberse encontrado, por sus propios medios.

Encontramos en este supuesto dos requisi- tos fundamentales que han venido exigiendo la Doc- trina y Jurisprudencia de algunos países, estos son el peligro y el servicio voluntario, en vista de no haber convenio entre las partes, pero para que a -- los auxiliadores se les asignara una remuneración, la operación tendría que llegar a feliz término y - aún así, el auxiliado **podría no** estar conforme pues al no aceptar el auxilio aunque corriera inminente- peligro, podría alegar, como hemos mencionado líneas arriba, que hubiese podido salir del mismo por sus propios medios y jamás estaría conforme el armador- en tener que abonar una cantidad "por los servicios

(92) Idem.

(93) Francisco Fariña. Op.cit.p.353.

prestados" a los auxiliadores, que nadie les solicitó y máxime que está el precedente del expreso rechazo del capitán del buque en recibir la ayuda o auxilio, principio que también la Doctrina y Jurisprudencia así como la Convención Internacional de Bruselas de 1910, han establecido para no dar lugar al derecho de remuneración.

CAPITULO TERCERO

CELEBRACION DEL CONTRATO DE
ASISTENCIA Y SALVAMENTO
Y
LA FORMULA DE LA LLOYD'S DE
LONDRES

- A) La Celebración del Contrato. Pag.46
- B) Modificación o Nulidad del Contrato. Pag.50
- C) La fórmula inglesa "no cure, no pay". Pag.53
- 1.- Derechos y Obligaciones de las partes.
 - 2.- Garantías.
 - 3.- Procedimiento.
 - a) Pago de la Remuneración.
 - b) Arbitraje Original.
 - c) Arbitraje de Apelación.
-

CELEBRACION DEL CONTRATO DE
ASISTENCIA Y SALVAMENTO
Y
LA FORMULA DE LA LLOYD'S DE
LONDRES

A) Celebración del Contrato.

En principio, encontramos varias formas en que puede celebrarse el contrato de Asistencia o Salvamento, como por ejemplo puede ser por medio de señales, puede ser verbal, por radiotelegrafía, o bien, por escrito, prefiriéndose convenir de acuerdo al contrato que establece la Lloyd's en Inglaterra que es el conocido con el nombre "no cure, no pay" (#), en donde encontramos el presupuesto fundamental que establece la Convención de Bruselas de 1910 en cuanto al resultado útil que, debe siempre mediar para tener derecho a la remuneración correspondiente. (94)

Este contrato por lo tanto, no requiere formalidad alguna especial y se pueden estipular todas las condiciones que puedan interesar a las partes. Puede contratarse en tierra por el armador o por algún representante suyo, o bien celebrarse en el lugar donde se necesitan los servicios al buque que los requiera. (95)

Se ha admitido que por parte del buque que se encuentra en peligro, al hacer llamadas o señales de au-

(#) "Si no se salva, no se paga".

(94) Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.797.

Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit.p.503.

Francisco Tarifa. Op.cit.pp.330, 336 y 337.

(95) Idem.

xilio y formula la oferta aún en la situación en que se encuentra para que lo ayuden, al ser aceptado por otro buque, queda perfeccionado el contrato de Asistencia o Salvamento.(96)

El contrato verbal se presenta con frecuencia por la rapidez con que se exigen en muchos casos la --- prestación del auxilio, y cuando así sea el contrato, - los capitanes de ambos buques; es decir, tanto del que presta el auxilio como el del auxiliado, deberán actuar ante testigos de la tripulación y, siempre que se pueda, hacer las anotaciones respectivas en el Diario de Navegación.

Quien presta el auxilio, no deberá agravar la situación por una demora sin necesidad, o simular un ma yor peligro que el existente, ha de actuar apropiadamente de acuerdo a la situación en que se encuentre el auxiliado para justificar los gastos en que haya incurrido. En lo que se refiere al auxiliado, se pondrá de --- acuerdo para fijar el procedimiento a seguir y como será la dirección de éste, sin comprometerse a otra cosa que a lo que se ha establecido en el contrato.(97)

La Asistencia o Salvamento tendrá el carácter de avería gruesa(98). Es necesario señalar que entendemos por tal: "Todo daño o gasto extraordinario ocasionado durante la navegación"(98).

(96) Francisco Farifia. Op.cit.p.330.

(97) Santiago Hernández Izal. Derecho Marítimo. Tomo II, Barcelona, Editorial Cadi, 1969,p.188.

(98) Idem.

(99) Reglas de York y Amberes. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, Tercera Edición, 1979,p.5.

La avería gruesa o común puede ser avería daño o avería gasto; las primeras son "aquellos daños extraordinarios que sufre el buque o el cargamento"(100), y las averías gasto son "los gastos extraordinarios que el capitán se ve precisado a realizar para la navegación"(101).

En la Conferencia del Comité Marítimo Internacional sobre las Reglas de York y Amberes, celebrada en 1974 en Hamburgo, en la Regla VI quedó así establecido:

REMUNERACION POR ASISTENCIA O SALVAMENTO, y -- nos dice: "Los gastos en que hayan incurrido las partes comprometidas en la aventura a causa de una asistencia o salvamento, que se realicen mediante contrato o de otra forma, serán admitidos en avería común en la medida en que dichas operaciones tengan por objeto preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una aventura marítima común".(102)

El mismo texto a que hacemos referencia nos señala que la remuneración por Asistencia o Salvamento será considerada como avería gasto(103).

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos indica que: "Es avería gruesa o común todo daño o -- gasto extraordinario, ocasionado deliberada y directamente por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido y real"(104).

(100) Idem.

(101) Idem.

(102) Ibidem. pp.5 y 11.

(103) Ibidem. p.9.

(104) Ley de Navegación y Comercio Marítimos... Art.256.

Por lo tanto cuando el capitán del buque socorrido acepte una Asistencia o Salvamento, los gastos en que incurra para salvar al buque, tendrán el carácter de avería gruesa o común y dentro de ella, será avería gasto.

Volviendo al contrato de Asistencia o Salvamento, es recomendable que el capitán del buque socorrido - deje la estimación de la remuneración al armador o bien a un arbitraje posterior que resuelva la remuneración -- que deba corresponder por el servicio prestado, sin embargo, si se encuentra en la situación de contratar o de llegar a un acuerdo económico en el momento y debido a las circunstancias graves del caso, sería mas recomendable hacerlo en los términos de la fórmula inglesa "si no se salva, no se paga" y no aceptar el servicio de auxilio apremiado por la simulación de mayor peligrosidad, - ya que el capitán tiene el derecho de no aceptar el auxilio en base a lo establecido en el artículo 3º de la Convención Internacional de Bruselas, como ya ha quedado expuesto al tratarse la conformidad del capitán del buque en peligro en el capítulo anterior y de aceptarlo, podrá ser anulado o modificado por la presencia del peligro(105).

También es importante mencionar que la Jurisprudencia española se ha pronunciado en el sentido de -- que cuando se celebra el contrato y los servicios de auxilio no rinden un resultado útil, no habrá lugar a la remuneración que hubieren convenido las partes, pero sí a una indemnización por los servicios prestados (106), - asunto en particular que nosotros también defendemos co-

(105) Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op.cit. pp.188-189.

Francisco Fariña. Op.cit. p.337.

(106) Ibidem. p.330.

mo lo manifestamos al tratar el resultado útil en el capítulo anterior.

B) Modificación y Nulidad del pacto.

La remuneración que corresponda por el auxilio prestado debe ser adecuada y justa, no desorbitada o que alcance sumas enormes a pagar, pero tampoco que sean mezquinas o inoperantes; el pacto se puede revisar y en consecuencia modificarlo o anularlo cuando el consentimiento del asistido o salvado se haga viciado por la coacción o el apremio del peligro, evitando de esta manera, abusos por parte de los auxiliadores en el cobro de una suma que no les corresponda(107).

El artículo 7° de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento Marítimos, declara "Todo convenio de auxilio y de salvamento estipulado en el momento y bajo el influjo del peligro, podrá ser a petición de una de las partes anulado o modificado por el Juez, si estima que las condiciones estipuladas no son equitativas", y continúa diciendo: "En todos los casos en que se pruebe que el consentimiento de una de las partes ha sido viciado por dolo o engaño, o cuando la remuneración esté por exceso o por defecto, fuera de proporción con el servicio prestado, el convenio podrá ser anulado o modificado por el Juez, a requerimiento de la parte interesada" (#).

Garibi Undabarrena nos menciona un caso:

(107) Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.797.

Atilio Malvagni. Op.cit.p.211.

Vicente Solé de Sojo. Op.cit.pp.31 y 32.

José María Garibi Undabarrena. Op.cit.p.381.

Rodolfo González Lebrero. Op.cit.p.313.

(#) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.pp.695-696.

"El buque 'Mark Lane', en viaje de Nueva Orleans a Belfast (Maine, Estados Unidos de Norteamérica) cuando navegaba a unas 350 millas de Halifax, Canadá, - perdió dos palas de su hélice y el uso, por lo tanto, - de sus medios de propulsión. El 'Crete' se presentó al cabo de muy poco tiempo, ofreciéndose a remolcarlo por el precio de 5000 £ al puerto de Halifax, rehusando hacer el trabajo por menos dinero. El capitán del 'Mark Lane' se vió obligado a aceptar la oferta, totalmente leonina y contraria a Derecho, ya que se incluía la condición de que la cantidad estipulada debía ser satisfecha, aun cuando por cualquier causa fallase el remolque, y no se llevara a feliz éxito la operación. El valor total del 'Mark Lane' y del cargamento a bordo ascendía a 23000 £. El acuerdo fué declarado inválido, y el Tribunal, considerando todas las circunstancias, concedió --- 3000 £ de premio a los salvadores"(108).

En España, la Ley del 24 de Diciembre de 1962, artículo 8º, concuerda con lo dispuesto por la Convención de Bruselas de 1910, en cuanto a que "...los contratos celebrados en el momento bajo el influjo del peligro podrán ser anulados o modificados...", sólo que en este país también se incluyen las aeronaves de acuerdo con su Ley(109).

En México, de acuerdo a lo dispuesto en nuestro Código Civil, será nulo todo contrato cuando medie el dolo de una de las partes(110), pero como lo hemos manifestado anteriormente, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos al referirse a la fijación de las remuneraciones que correspondan por Asistencias o Salvamen--

(108) José María Garibi Undabarrena. Op.cit.p.382.

(109) Agustín Vigier de Torres. Op.cit.pp.797 y 798.

(110) Código Civil para el D.F....Artículos 1812 a 1816.

tos, nos hace reenvio a las Convenciones Internacionales, por lo que en nuestro país, pensamos, no sólo será nulo el contrato pactado en estas condiciones, sino que podrá -- ser también modificable cuando lo haya requerido así la parte interesada.

En Argentina, antiguamente estos contratos --- eran declarados nulos; ahora, de acuerdo a la Ley de Navegación vigente, se adoptó el criterio establecido por la Convención de Bruselas, es decir, que podrán ser nulos o modificables(111).

El criterio de la Convención es, por tanto, no declarar nulos los contratos consentidos en estas condiciones, sino que el Juez podrá declarar la nulidad o --- bien sólo modificarlos una vez revisados, dejándolos en condiciones más equitativas, toda vez que el asistido o salvado de otra manera, se vería coartado para discutir las condiciones del contrato por la presencia del peli--gro, ya que en ese momento sólo desea ser ayudado y se le obligaría a aceptar las exigencias que le presenten los auxiliares.

Ripert sostiene, que la Convención de Bruselas no es muy clara en su artículo 7º, y observa que cuando se celebra el contrato en el momento del peligro, "la es-timación en este caso parece suponer un vicio o coacción en el consentimiento del asistido" pero continúa diciendo que, "también el asistente puede pedir la anulación o revisión en este caso, pues puede ocurrir que, ante un -peligro inminente y por evitar una discusión penosa, con-sienta en prestar la asistencia en unas condiciones poco equitativas"(112).

(111) Ley de Navegación de Argentina... Art.377,p.49.

(112) Francisco Farfán. Op.cit. pp.359 y 360.

Desde luego, estimamos que Ripert tiene razón en que el auxiliador podría pactar en unas condiciones no muy justas para él, pero la Convención de Bruselas - manifiesta textualmente respecto a la anulación o modificación del pacto que podrá ser "a petición de una de las partes", por lo que en ese caso, sería el auxiliador quien solicitara dicha revisión.

Es por tanto, la modificación o nulidad del - contrato pactado, una solución lógica jurídica para evitar irregularidades de unos, que con ello quieran ganar mas en detrimento de otros, y con ello llegar a resoluciones justas, mas igualitarias y proporcionales en beneficio de toda la gente de mar, que cualquier día pueden estar en una situación que les implique encontrarse en calidad de auxiliadores o auxiliados.

C) La fórmula inglesa "no cure, no pay" (#).

Consideramos que este contrato-tipo, es el -- mas aceptable o recomendable para convenir en el momento de la prestación de auxilio a un buque en peligro, ya que de esta forma se puede dejar la remuneración que corresponda a un arbitraje posterior, que revisaría todas las circunstancias del caso para determinarla y de esta manera se ahorrarían auxiliadores y auxiliados, una situación por demás penosa en cuanto a que en ese momento se pusieran a discutir el monto que se iba a pagar en - la prestación de los servicios de Asistencia o Salvamento.

Fue la Lloyd's de Londres la que se encargó - de redactar una fórmula o contrato-tipo de Asistencia o

(#) "Si no se salva, no se paga". Este contrato viene a ser el fundamento del presupuesto exigido por la Convención de Bruselas de 1910, en cuanto al "resultado útil" que debe existir en la operación de auxilio.

Salvamento conocida con el nombre "no cure, no pay".

El objeto del contrato será determinar los derechos y obligaciones de las partes, para que la remuneración estipulada no resulte demasiado elevada o demasiado pequeña y, evitar los abusos de los auxiliares que quieran aprovecharse de la situación en que se pueda encontrar el buque que necesita del auxilio(113).

En una sentencia española se manifestaba que el capitán del buque en peligro, estará defendiendo los intereses que le han sido confiados, al celebrar un contrato bajo la fórmula "si no se salva, no se paga"(114).

Este contrato se podrá establecer fijando la remuneración, o bien dejarla a posterior determinación. En la cláusula primera del contrato se encuentra un espacio en blanco, en el que se puede fijar la cantidad - en libras que se ofrece a los auxiliares, en el caso de que la Asistencia o Salvamento llegue a feliz término. Al respecto, Garibi Undabarrena, nos comenta que es muy raro que en estos contratos se establezca desde el principio de la prestación del auxilio, la remuneración a pagar, que por lo general los contratos se pactan en blanco, para determinar en un arbitraje posterior, la remuneración a percibir por los auxiliares por los servicios prestados(115).

(113) Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.798.

Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.686.

José María Garibi Undabarrena. Op.cit.p.383.

(114) Francisco Fariña. Op.cit.p.337.

(115) Idem.

José María Garibi Undabarrena. Op.cit.p.384.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.798.

El resultado eficaz que se exige en el contrato "si no se salva, no se paga", debe ser interpretado con cierta amplitud. Gamechogicoechea expresa - al referirse a este punto, que "no significa el salvamento completo del buque socorrido y adquiere el derecho a remuneración quien ha salvado las mercancías ó pertrechos, aunque no haya salvado el buque"(116), - criterio en particular, que también comparte Ripert.

Este contrato deberá ser firmado por los capitanes auxiliador y auxiliado. En determinadas circunstancias, se admite la validez del contrato si ha sido concertado de otra forma, como por ejemplo por telégrafo(117). Fariña nos dice que se ha querido interpretar que solamente se podrá aplicar al caso de un buque que conserva su individualidad física y jurídica; pero nos dice que también se podrá contratar el recupero de un buque hundido bajo las cláusulas de este contrato(118).

1.- Derechos y Obligaciones de las partes.

Quienes prestan el auxilio, tienen la obligación de llevar al buque y la propiedad salvada a un lugar seguro, o sea, a un puerto, bahía, ensenada o dique seco; lugar que debe ser anotado en la cláusula primera del contrato. El buque auxiliado tiene -

(116) Francisco Fariña. Op.cit.p.338.

(117) Idem.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.798.

José María Garibi Undabarrena. Op.cit.p.383.

Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op.cit.p.189.

Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.688.

(118) Francisco Fariña. Op.cit.p.338.

la obligación de poner al servicio de los auxiliares, los materiales y mano de obra necesarios, cooperando al éxito de la operación y, desde luego, el auxiliar debe rá suministrar a su propio riesgo, todos los materiales, utensilios y mano de obra, incurriendo en cuantiosos -- gastos que tendrá que soportar en caso de que la operación fracase y no podrá reclamar nada ante la otra parte. Pero dichos gastos se computarán a su favor en caso de que la operación tenga un resultado positivo(119).

La cláusula tercera de este contrato señala -- que si el éxito de la Asistencia o Salvamento es sólo -- parcial, se tendrá derecho a una remuneración proporcional y razonable, siempre que no haya habido negligencia o impericia por parte de los auxiliares, en la que se tomará en cuenta los gastos incurridos, sin que sea mayor esta remuneración del tanto por ciento correspon--- diente del valor estimado de la propiedad salvada o de lo que se obtuvo de la venta, en el caso de haberse realizado ésta(120).

Los auxiliares se obligan a no detener o -- arrestar la propiedad que salvaron en un término de 14 días, contados a partir de aquel en que terminaron los servicios de Asistencia o Salvamento, excluidos los domingos y cualquier otro día que la Lloyd's considere como festivo; éste término es para que los auxiliados -- depositen garantías en un Banco, que por lo regular será

(119) Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op.cit.p.189.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.798.

Francisco Fariña. Op.cit.pp.338 y 339.

José María Garibi Undabarrena. Op.cit.p.384.

Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.pp.688 y 689.

(120) Idem.

de Londres, o de otra nacionalidad con crédito en Londres.

Por su parte los auxiliados, sin el consentimiento por escrito de los auxiliadores, no podrán retirar la propiedad salvada del lugar en que se encuentre, hasta que no se dé la fianza solicitada al Comité de la Lloyd's. El incumplimiento por parte de los auxiliados de ésta obligación trae como consecuencia el arresto inmediato de la propiedad salvada(121).

Entonces, el auxiliador tendrá derecho por -- tanto, a la constitución de una garantía de pago de la remuneración por los servicios prestados, siempre y --- cuando la operación haya tenido un resultado positivo, como ha quedado expuesto.

2.- Garantías.

Antes de 48 horas en que terminen los servi-- cios de auxilio, los auxiliadores solicitarán las garan-- tías que consideren pertinentes, pero se tendrán que li-- mitar en esta cantidad o fianza al valor salvado ya que, si solicitan en exceso, para evitar éstos abusos, ten-- drán que pagar intereses sobre este exceso y, también, una multa del dos por ciento del mismo, por imprudencia.

Esta fianza para garantizar el pago de la re-- muneración, se comunicará por el contratista o auxilia-- dor por escrito al Comité de la Lloyd's, que deberá ser la convenida por el auxilio, y de no haberse fijado, se-- rá la que determine el citado Comité.

(121) José María Garibi Undabarrena. Op.cit. pp.384-385.

Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit. pp.689-690.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit. p.799.

El armador del buque auxiliado, se verá obligado a depositar en un plazo de 14 días la garantía solicitada, si quiere hacerse cargo de las cosas salvadas, pero si la garantía que solicitan los contratistas o auxiliares le parece muy elevada, será recomendable depositarla de todos modos, pero bajo la fórmula "bajo protesta", porque si las garantías resultan excesivas, se dividen en la remuneración, fianza propiamente dicha y exceso. Los contratistas o auxiliares, al solicitar la garantía para responder de la remuneración, tendrán que estimar lo mejor posible el valor de las cosas salvadas, ya que de resultar elevadas tendrán que resarcir los perjuicios ocasionados por su petición abusiva, pagando intereses sobre el exceso y una multa, como ha quedado manifestado con antelación(122).

3.- Procedimiento.

a) Pago de la Remuneración.

Si transcurren 42 días a partir de la fecha en que se depositó la fianza, y el Comité del Lloyd's no ha recibido por escrito aviso de impugnación y la consiguiente demanda de arbitraje, procederá éste al pago de la remuneración al contratista o auxiliar, sin más averiguaciones.(123)

b) Arbitraje Original.

La impugnación y la consiguiente demanda de -

(122) Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op.cit.p.189.
José María Garibi Undabarrena. Op.cit.pp.385-386.
Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.799.
Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.pp.689-690.

(123) Idem.

arbitraje, por considerar la remuneración excesiva ó - insuficiente, podrá ser presentada por las partes, los propietarios de la carga, bien por los 'aseguradores ó el propio Comité del Lloyd's, dentro de los 42 días.

El contratista ó auxiliador, tendrá un plazo de 30 días para nombrar árbitro, debiendo notificársele al Comité, que dará traslado a la otra parte para - que en el término de 15 días nombre al suyo, con apercibimiento de que en caso de no hacerlo, se le nombrará de oficio. Si las partes no designan árbitro en este - plazo, el Comité del Lloyd's lo nombrará en nombre de todas las partes interesadas en la propiedad salvada ó, si lo considera oportuno, dispondrá que actúe como único árbitro el que designe el contratista y en conse--- cuencia el arbitraje será en Londres por los árbitros- ó árbitro así designado. Si los árbitros no se ponen - de acuerdo, lo comunicarán al Comité del Lloyd's, que actuará en este caso, como Juez ó designará a otra persona que actúe como tal. Cualquier laudo del árbitro ó árbitros ó Juez será final, subordinado a apelación como se estipula en este contrato-tipo, y obligará a todas las partes interesadas.

El árbitro, árbitros o el Juez designado por el Comité, en su caso, tendrán plena libertad para la admisión y práctica de las pruebas que consideren convenientes, pudiendo las partes aportar pruebas técni--cas, y estos árbitros ó Juez, podrán conducir el arbitraje como lo consideren pertinente.

En el laudo que dicten los árbitros ó Juez,- podrán mantener, aumentar ó reducir, ó bien fijar la - cantidad que se tendrá que pagar en concepto de los --

servicios de Asistencia ó Salvamento prestados.

Por lo que se refiere a la fianza, podrá ser aprobada o bien declararla excesiva, trayendo en consecuencia que el contratista ó auxiliador tenga que abonar los intereses sobre el exceso y una multa del dos por ciento del mismo; es decir, los perjuicios que haya causado por tal motivo.

Dicho arbitraje, así como el árbitro o arbitros, Juez y laudo, reciben la denominación de "originales"(124).

c) Arbitraje de Apelación.

Ya sean las partes, los propietarios de la carga, los aseguradores ó cualquier otra persona que tenga un interés de más de un cuarto en la propiedad salvada, excepto el Comité del Lloyd's, podrán por escrito apelar el laudo original ante el Comité, siempre que lo hagan dentro del término de 14 días contados a partir de su publicación; se conceden 7 días después de recibida la noticia de tal apelación para que, por escrito, se pueda contraapelar ante el Comité, que actuará por sí mismo ó nombrará un árbitro de apelación.

En la apelación no se tendrán en cuenta mas que las pruebas practicadas en el arbitraje original, ó bien, las solicitadas y admitidas en esa primera instancia y no podrá practicarse otra nueva, a menos que el árbitro de apelación, así lo acuerde.

(124) Ibidem. pp. 690-691.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit. pp. 799-800.

Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op.cit. p. 189.

José María Garibi Undabarrena. Op.cit. p. 386.

El laudo de apelación será final y obligatorio para todos los interesados. El árbitro de apelación podrá llevar el arbitraje en la forma y modos que considere conveniente y podrá mantener, incrementar o reducir la cantidad fijada en el arbitraje original.

En ambos laudos, es decir, tanto en el original como en el de apelación, se fijará el importe de las costas del procedimiento y a cargo de quién corren las mismas, **así como los intereses en caso de demora en el pago, de cinco por ciento anual**, sobre la suma concedida a quien prestó los servicios de auxilio, pudiendo el Comité del Lloyd's, discrecionalmente y antes de la publicación de los respectivos laudos, hacer un pago a cuenta al auxiliador por la suma que considere razonable, por cualquier cantidad que el contratista haya tenido que desembolsar en relación con los servicios de Asistencia o Salvamento que prestó.

Si se opta por condenar al contratista o auxiliador por estimar que la fianza fué en exceso, se deducirá el importe por el cual sea así condenado, de la remuneración que le corresponda por los servicios prestados por el mismo(125).

Si las partes en este arbitraje o alguna de ellas desean ser oídas o aportar pruebas al arbitraje original, deberán dar aviso al Comité del Lloyd's y nombrar una persona en Londres que los represente para todos los fines del arbitraje.(126)

(125) Idem.

Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op.cit.p.189.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.800.

Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.691 a 693.

(126) Ibidem.pp.693-694.

En ocasiones se adiciona una cláusula en el contrato, en donde se hace constar la moneda de que país se quiere que se pague la remuneración, en el su puesto de que no se acepte la libra esterlina para el pago(127).

Garibi nos comenta que sería recomendable - añadir otra cláusula que dijera mas ó menos así: "Se considerará que la propiedad salvada está en lugar se guro, siempre y cuando, una vez en puerto, pueda permanecer el buque a flote por sus propios medios y sin necesidad de ayuda extraña, por lo menos durante cuarenta y ocho horas"(128).

Al respecto nos proporciona un caso:

El buque "Georgina" fué desencallado y conducido a puerto por unos remolcadores, pero llevaba - tan grandes averías en fondos, que en el momento en - que las bombas de quienes prestaron el auxilio dejaron de achicar, en el interior de un puerto del Caribe, el buque se hundió. Los auxiliadores daban por - terminado el contrato que habían celebrado, diciendo que habían conducido al buque a un lugar seguro, mientras los armadores del "Georgina" observaban como se hundía su buque, y que todavía tenían que pagar la remuneración por el servicio prestado, dando lugar, además, a otra prestación de servicios con derecho a remuneración(129).

Una vez que se contrata de acuerdo a la fór

(127) José María Garibi Undabarrena. Op.cit.pp.386-387.

(128) Ibidem.p.387.

(129) Idem.

mula inglesa "si no se salva, no se paga", en ese momento quedarán anulados los pactos celebrados con anticipación con los auxiliares, en el caso de haberlos.

Finalmente, Garibi comenta, que el procedimiento que se lleva a cabo por el Comité del Lloyd's, por lo regular es muy complicado por la exigencia de un gran número de documentos y declaraciones amplísimas de los capitanes de los buques en arbitraje, por lo que los reportes o informes que recibe el Comité, influyen en gran medida en el laudo por el que se resuelve el arbitraje(130).

Consideramos que el contrato "si no se salva, no se paga", establecido por la Lloyd's de Londres es en este momento la mejor idea y solución para resolver los conflictos de las remuneraciones que puedan corresponder por servicios prestados; obliga y otorga derechos imparcialmente a auxiliados y auxiliares; evita las apetencias abusivas por parte de éstos últimos, concediéndoles un premio justo y equitativo a lo que en realidad hicieron, pero pensamos que este procedimiento debe resultar muy costoso, ya que, con el sólo hecho de encontrarse la Lloyd's en Europa, para los países americanos que contraten bajo esta fórmula inglesa, y de no llegar a un acuerdo sobre el monto del premio y el arbitraje tenga que resolverse en Londres, implica que los interesados tendrán que desembolsar grandes cantidades de dinero.

El problema a que hacemos referencia, lo encontramos en países como el nuestro, mas aun si el conflicto es entre buques mexicanos, donde al contratar bajo és

ta fórmula y el arbitraje tenga que ventilarse hasta Europa, iba a ocasionar grandes gastos por parte de los interesados, por lo que en casos como éste de Asistencia ó Salvamento y al carecer de un Código Procesal Marítimo orgánicamente especializado, que regule la remuneración por estos servicios, nos vemos precisados a -- que se establezca un Código de esta naturaleza y quizá, nos atrevemos a proponer, convendría la adopción de una Ley como por ejemplo la española, que en su fase procesal regula con gran claridad estos problemas.

CAPITULO CUARTO

OBLIGACIONES Y DERECHOS DERIVADOS

DE LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO

- A) Obligaciones Jurídicas de los Capitanes y Armadores. Pag.66
- B) El Salario de Asistencia o Salvamento. Pag.75
- 1.- Determinación de la remuneración.
- 2.- Distribución del salario.
- C) La Asistencia y Salvamento en diversos casos Pag.94
- 1.- Buques de guerra o buques afectos a un servicio público.
- 2.- Buques pertenecientes al mismo propietario.
- 3.- Caso de varios asistentes o salvadores.
- 4.- Algunos casos particulares.
- 5.- La operación de Remolque en la Asistencia o Salvamento.
- 6.- La Asistencia o Salvamento en lugar cercano a la costa.
- 7.- La Asistencia o Salvamento en caso de Abordaje.
- D) El Salvamento de vidas humanas en el mar Pag.137
- 1.- Algunas Convenciones Internacionales sobre el tema.
- 2.- Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes.
- 3.- Convención Internacional sobre Búsqueda y Salvamento de Hamburgo de 1979.
- E) La Asistencia y Salvamento entre buques y aeronaves. Pag.169
- F) Ley aplicable, Tribunal Competente y Procedimiento en Materia de Asistencia y Salvamento. Pag.174
- G) Instrumento mas reciente sobre la materia. Pag.182
-

OBLIGACIONES Y DERECHOS
DERIVADOS DE LA
ASISTENCIA Y SALVAMENTO

El valioso resultado que obtienen los propietarios de los bienes beneficiados por las Asistencias y Salvamentos marítimos, trae como consecuencia la aceptación de una remunerabilidad. Encontramos por un lado, un aspecto moral, un deber de cooperación marítima y humanitario y, por otro lado, un auxilio prestado en ocasiones circunstancialmente, otras veces prestado en forma contractual, pero en todas ellas se ha reconocido el principio de una remuneración.

Abordaremos en el presente capítulo, las consecuencias surgidas de la prestación de esos servicios de Asistencia y Salvamento, precisando las obligaciones y derechos de los capitanes, armadores y tripulación, en lo que se refiere al tema objeto de nuestro estudio; señalaremos diversos casos particulares de esta prestación, como en el caso del abordaje, buques públicos, buques de guerra, --- el especial caso del Salvamento de vidas humanas y cómo opera la posibilidad de un salario de Salvamento, el singular caso del Remolque para dar derecho a remuneración, --- en fin, las contingencias y caracteres que exigen la Doctrina y Legislaciones de muchos países así como las Convenciones Internacionales sobre la materia.

A) Obligaciones Jurídicas de los Capitanes y Armadores.

Cuando se presta una Asistencia o Salvamento, quedan establecidas relaciones jurídicas entre los capitanes y armadores de los buques auxiliados y auxiliadores, que tendrán como consecuencia obligaciones posteriores.

Encontramos como obligación de ambos capitanes, el anotar en sus Diarios de Navegación las circunstancias que obligaron a la prestación del auxilio, pues esta constancia podrá ser de gran trascendencia para el caso de no ponerse de acuerdo respecto al monto de la remuneración que vaya a ser determinada posteriormente. Será recomendable que ambos capitanes se pongan, lo mas rápidamente posible, en contacto con sus armadores para que les indiquen la forma en que han de proceder.

El capitán del buque que se encuentra en peligro, pedirá el auxilio hasta que estime que es verdaderamente necesario solicitarlo y, si no ha logrado ponerse en contacto con su armador, deberá hacer lo posible para que, de ser necesario contratar el auxilio, no se comprometa al pago de una cantidad determinada por los servicios, toda vez que será preferible que ello sea --convenido posteriormente entre su armador y el del auxiliador, o bien, mediante un arbitraje.

Una vez que se haya puesto en comunicación --con su armador, ponerlo en conocimiento de las averías que ha sufrido el buque, pidiendo instrucciones para --realizar las reparaciones que se necesiten llevar a cabo. Si cuando llegue a puerto le quieren embargar el bu

que para responder de los gastos del auxilio, se lo hará saber al armador inmediatamente, señalándole la cantidad de la garantía exigida y a nombre de quién deberá ser depositada(#).

En lo tocante al auxiliador, luego de ponerse en contacto con su armador para que le de instrucciones sobre el auxilio, una vez prestado éste y cuando llegue a puerto, la Ley española obliga al capitán a dar el oportuno parte a la Autoridad Local de Marina en el plazo de 24 horas de su llegada, dónde deberá detallar:

- 1.- Su nombre y el de su armador, así como el nombre del capitán y del armador del buque auxiliado.
- 2.- Relato de los sucesos.
- 3.- Situación inicial de las embarcaciones ó aeronaves.
- 4.- Condiciones metereológicas y del mar.
- 5.- Como se verificó la petición de auxilio.
- 6.- Causas que determinaron dicha petición.
- 7.- Duración del servicio y distancia navegada.
- 8.- Nombres y apellidos de los individuos que forman la tripulación de las embarcaciones ó aeronaves.
- 9.- Nombre de las embarcaciones, puerto de matrícula, lista, folio, tonelaje y carga.
- 10.- Calificación a su juicio del auxilio prestado.
- 11.- Si los buques ó aeronaves están asegurados, en qué Compañías y pólizas suscritas.
- 12.- Si algún tripulante ha llevado a cabo al-

(#) Francisco Fariña. Op.cit. pp.356-357.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit. pp.806-807.

Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op.cit. pp.188-189.

gún servicio excepcional.

13.- Si hay acuerdo entre las partes y su contenido(131).

Este parte deberán presentarlo los capitanes de ambos buques, y la autoridad de Marina los pondrá en conocimiento del Juzgado Marítimo Permanente, donde se llevará el procedimiento del caso y, de no llegar a un acuerdo las partes en presencia del Juez, entonces resolverá el Tribunal Marítimo Central, del que dependen los Juzgados Marítimos Permanentes.(132).

El capitán del buque auxiliado deberá formular "protesta" manifestando lo mas exactamente posible, la realidad de los hechos y las medidas que tomó; estimar el peligro que a su juicio estaba expuesto el buque, así como exponer si se trata de un auxilio ó de un remolque, sin tratar de exagerar los hechos para justificarse, cosa que sólo iba a perjudicar a su armador, habrá de tomar en cuenta que estas declaraciones servirán para determinar la remuneración correspondiente, por lo que tendrá que apegarse a la verdad de los hechos(133).

El capitán del buque auxiliador, independientemente de notificar al armador los pormenores del auxilio, deberá esperar instrucciones respecto a la remuneración por los servicios así como sobre el embargo del buque, de ser necesario, ó bien sobre la cantidad que -

(131) Ibidem.p. 190.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit.pp.806-807.

(132) Santiago Hernández Yzal.Tomo I.Op.cit.p.28.

Santiago Herzández Yzal.Tomo II.Op.cit.pp.190-191.

(133) Francisco Fariña. Op.cit.p.357.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.807.

habrá de solicitar en concepto de garantía de pago(134).

Al igual que al armador, el auxiliado deberá comunicar en cuanto sea posible a los cargadores y aseguradores, la situación en que se encuentra el buque.

Por lo que se refiere a los receptores de la carga, como los gastos de Asistencia ó Salvamento se saldán en forma parecida a la avería guesa, deberán firmar el Compromiso de Resarcimiento antes de que se les entregue la carga, otorgando la garantía suficiente para responder de la parte correspondiente de gastos. En la Asistencia ó Salvamento, el auxiliador no podrá cobrar al propietario de la carga salvada el pago de la remuneración, tendrá que hacerlo con el armador(135).

Por lo que hace al seguro, el auxiliado deberá hacer lo necesario para conservar las cosas puestas en riesgo, sin perjuicio del abandono que pueda hacer en favor del asegurador en caso de naufragio, inhabilitación para navegar ocasionado por cualquier accidente de mar, pérdida total de la cosa asegurada, es decir, la que represente más de las tres cuartas partes de su valor y el asegurador por su parte, le reintegrará los gastos que haya llevado a cabo para el Salvamento, hasta el valor de los efectos salvados y abonará, en su caso, la indemnización correspondiente si la póliza cubre el riesgo con el que se encontró y

(134) Francisco Fariña. Op.cit.p.358.

(135) Ibidem.pp.358,371 y 372.

Santiago Hernández Izal. Tomo II.Op.cit.p.144.

no hay causa que lo excluya.(136).

En cuanto a la reparación de daños al auxilia dor con el seguro, el asegurador tiene el derecho de -- computar las cantidades que haya obtenido su asegurado por la prestación del auxilio, en la indemnización del seguro. Cuando el asegurado reclama a los terceros res ponsables la reparación de los daños causados, obtenien do de éstos la indemnización solicitada, el asegurador podrá reclamar la restitución de la indemnización abona da, pero si la indemnización que pagó el auxiliado, no cubre el total de los daños y gastos del auxiliador, en tonces el asegurador de éste último estará obligado a - cubrirle lo que falte con la indemnización hasta el to tal de los gastos y daños que haya sufrido su asegurado(137).

Queremos hacer el comentario de que estimamos que por lo general, todos los interesados están asegura dos, por lo que al final son los aseguradores los que - pagan la remuneración que corresponda. Pero los asegura dores, creemos, no tienen porque lamentarse de ello, to da vez que si el buque o el cargamento hubiesen pereci do, tendrían que pagar mucho mas, por lo que los asegu radores deben tener un interés preponderante en que el servicio prestado sea lo mejor y lo mas rápidamente --- practicado.

Veremos a continuación las obligaciones de -- los capitanes en el caso de naufragio.

En primer término encontramos el naufragio de buques navegando en convoy o en conserva, en donde si -

(136) Ibidem. pp.198-199.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.782.

(137) Francisco Farifia. Op.cit.p.365.

naufraga uno de ellos, los capitanes de los demás buques estarán obligados a recibir en su buque proporcionalmente y de acuerdo al espacio con que cuenten, lo que haya podido salvarse del mismo.

En el caso de que uno de los capitanes no acepte recibir la parte que le corresponda sin causa justificada, el capitán del buque naufrago protestará contra él, en presencia de dos oficiales de mar, los daños y perjuicios que con ello se produzcan, debiendo ratificar la protesta dentro de las 24 horas siguientes a la llegada al primer puerto. Asi lo determina la Ley española en sus artículos 612 y 843.(138).

Estos mismos ordenamientos legales, manifiestan que de no ser posible trasladar por cualquier causa, todos los efectos naufragados, se procederá a salvar con preferencia los objetos de mas valor y de menos volumen que al efecto designara el capitán de acuerdo con los oficiales del buque.

El capitán que recogió los efectos salvados, deberá continuar su rumbo al puerto de su destino, en el cual depositará los mismos con intervención judicial, a disposición de sus legítimos dueños.(139)

La Ley de Navegación argentina, artículo 391, concede el término de 10 días para la entrega de los bienes salvados.(#)

(138) Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit.p.505.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit.pp.777-778.

(139) Idem.

Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit.p.505.

Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op.cit.p.182.

(#) Ley de Navegación argentina... pp.50-51.

Al respecto nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, señala en su artículo 80 que el propietario del buque naufragado o de sus restos, no perderá la propiedad de éstos sin importar el lugar donde estén; el art. 81, manifiesta que el que se quede con los restos de un naufragio, será sancionado con el delito de robo y, el art. 82, declara que el salvador deberá entregar los objetos salvados a la autoridad marítima correspondiente(&).

Cuando el capitán que recogió los efectos salvados, pueda descargar éstos al puerto a que iban consignados pero llevando a cabo el mismo viaje y sin variar de rumbo, podrá arribar a aquél puerto siempre que lo consientan los cargadores o sobrecargos presentes, los oficiales y pasajeros del buque, pero no lo podrá verificar, aunque le den su consentimiento, si el puerto es de entrada peligrosa o en tiempo de guerra.

Todos los gastos de esta arribada que se haga con tal motivo, estarán a cargo de los dueños de los efectos salvados y el capitán deberá exigir el pago de los fletes correspondientes, que serán señalados por convenio o por decisión judicial en donde se deberá tomar en consideración, la distancia recorrida desde el lugar en que fueron salvados hasta donde se entregaron, las dificultades y riesgos que corrió; es decir, este flete comprenderá el salario de Salvamento (140). Así -

(&) Ley de Navegación y Comercio Marítimos...p.505. Estos artículos de nuestra Ley concuerdan con el artículo 392 de la Ley de Navegación argentina y con el art. 612 del Código de Comercio español.

(140) Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op.cit.p.182.

Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit.p.505.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.778.

lo encontramos regulado en el artículo 844 del Código - de Comercio de España.(#)

Este último punto es muy difícil que llegue a darse, pues como nos dice Gamachogicoechea: "... dado que hoy los buques mercantes sólo navegan en conserva - en tiempo de guerra, resulta que nunca podrá el capitán variar de rumbo, además de que el capitán del buque convoyado no es libre para disponer de sus movimientos, ya que ha de sujetarse estrictamente a las órdenes que dicte el jefe del convoy..."(141).

Entre paréntesis comentaremos que la Ley de - Navegación Argentina, artículo 388, reconoce el derecho del capitán del buque náufrago para "iniciar su reflotamiento o la recuperación de sus restos y los de la carga, inmediatamente después del siniestro, salvo oposición de los dueños del buque", y en seguida señala: --- "Cualquier persona que penetre en él con la misma finalidad tiene la obligación de abandonarlo, salvo los derechos que puedan corresponderle, si alguna utilidad ha prestado al buque o a los restos náufragos"(&).

Otras obligaciones del capitán para el caso - de naufragio: deberá antes de hacerse el buque a la --- mar, tomar las medidas necesarias para que éste se en---

(#) Idem.

(141) Idem.

(&) Ley de Navegación de Argentina... p.50. El artículo 841 del Código de Comercio de España dispone que si el naufragio procediera de malicia, descuido o impericia del capitán, o por que el buque salió a la mar mal reparado o pertrechado, el naviero o los cargadores podrán pedir al capitán la indemnización de los perjuicios causados al buque o al cargamento, por el siniestro.

cuentre debidamente provisto y pertrechado, realizar - las reparaciones que se necesitaren llevar a cabo y tener los elementos de Salvamento bien dispuestos y en - regla.

En caso de peligro deberá permanecer a bordo del buque, hasta en tanto haya esperanzas de poder salvarlo; en el caso de tener que abandonarlo, tendrá que escuchar a los oficiales de la tripulación y en el caso de así hacerlo tratar de llevarse cuanta documentación sea posible.

Después del naufragio, el capitán deberá presentar protesta en el primer puerto de arribada ante la autoridad competente y dentro del término de 24 horas siguientes a su llegada(142).

B) El Salario de Asistencia ó Salvamento.

Debemos partir del principio de que todos -- los beneficiados por una Asistencia ó Salvamento marítimos, son responsables del pago de la remuneración correspondiente(143).

Al referirse Solé de Sojo a la Asistencia, - nos dice que ésta "...tiene como finalidad básica contribuir a la seguridad de la navegación. Si no es estimulante la recompensa, es totalmente inoperante..."(144).

(142) Ibidem.p.779.

Santiago Hernández Izal.Tomo II.Op.cit.pp.56 a 58.

(143) Rodolfo González Lebrero. Op.cit.pp.312-313.

Francisco Fariña. Op.cit.p.363.

(144) Vicente Solé de Sojo. Op.cit.p.21.

En este tema encontramos, en base a la Convención Internacional de Bruselas de 1910, que debe siempre existir el resultado útil de la operación y que el auxilio haya sido prestado con la autorización del capitán del buque auxiliado, asunto que ha sido tratado con anterioridad(145), por lo que sería ocioso volver hablar de esto.

También ha quedado expuesto que si en el auxilio ha habido dolo ó engaño por parte de los auxiliares, ó si se han aprovechado éstos de la situación por el peligro existente para contratar en base a sus exigencias, el pacto así convenido podrá ser anulado ó modificado a petición de una de las partes(146).

El salario ó remuneración de Asistencia ó -- Salvamento, comprenderá los daños y perjuicios ocasionados así como una equitativa retribución por los servicios prestados(147).

Puede dar derecho a remuneración ó salario de Asistencia ó Salvamento, siempre y cuando se presenten los servicios de acuerdo a lo establecido por la Convención Internacional de Bruselas de 1910, cualquiera de los siguientes supuestos que nos señala Garibi:

- a) Remolque ó practicaaje.
- b) Transbordar mercancías ó rescatar de tierra.
- c) Poner a flote a un buque varado.

(145) Ver Capítulo Segundo. Inciso C. pp.30 a 43.

(146) Ver Capítulo Tercero. Inciso B. pp.49 a 53.

(147) Rodolfo González Lebrero. Op.cit.p.313.

Francisco Fariña. Op.cit.p.363.

- d) Desembarazar a un buque de un témpano de hielo.
- e) Remover del peligro a un buque que está entrelazado con los restos de un naufragio.
- f) Colocar en sitio firme y seguro un buque necesitado de Asistencia.
- g) Recuperar un buque hundido ó su carga.
- h) Rescatar un buque de manos de piratas ó saqueadores.
- i) Sustituir a los oficiales de la tripulación ó a los marineros de un buque que los necesita.
- j) Extinción de incendio a bordo.
- k) Poner a un buque fuera de un campo de hielo.
- l) Rescatar vida ó propiedad de un buque incendiado.
- m) Remolcar a un buque y retenerlo alejado hasta que el incendio se apague.
- n) Evitar que un buque tenga un abordaje inminente.
- o) Rescatar un buque capturado por el enemigo y llevarlo a un puerto nacional o amigo con la intención de restituirselo a sus armadores.
- p) Evitar que un buque caiga en manos de enemigos.
- q) Asistir a un buque que navega en convoy, facilitándole el reunirse con los demás y escoltándole contra un ataque del enemigo (148).

Podríamos agregar para el caso de naufragio de un buque navegando en convoy, cuando los otros -

(148) José María Garibi Undabarrena. Op.cit. pp.380-381.

capitanes de los demás buques, acepten la parte proporcional y de acuerdo al espacio con que cuenten, de los efectos que hayan podido salvarse.

1.- Determinación del monto de la remuneración ó salario de Asistencia ó Salvamento.

En primer lugar habrá que atenderse a lo manifestado por la Convención Internacional de Bruselas de 1910, y esta señala en su artículo 6º que la remuneración será determinada "...por lo convenido entre ambas partes y, en su defecto, por el Juez..."(149).

Encontramos una sentencia inglesa para el caso de discutirse la remuneración por los servicios -- prestados:

"Si el capitán de un buque que ha sido asistido pretende haber concertado un contrato de asistencia a propósito de la remuneración, debe aportar la -- prueba de ese convenio. Si existiesen dudas de que haya sido perfeccionado el contrato, por las circunstancias en que se encontraba el buque asistente y el asistido y hablar diferentes idiomas los dos capitanes, corresponde al Juez fijar la remuneración"(150).

En caso de no haber convenio entre las partes, el artículo 8º de la Convención de Bruselas asienta: "La remuneración se fijará por el Juez 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, --

(149) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.695.

(150) Francisco Fariña. Op.cit.p.369.

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..."(*).

De acuerdo al texto de la Convención, podemos precisar que el monto de la remuneración ó salario por la Asistencia ó Salvamento, comprenderá tanto el costo del servicio así como la recompensa ó premio, y que dicha remuneración no podrá exceder del valor de las cosas que se salven. Consideramos oportuno anotar algunas decisiones judiciales, en las que se han tomado como factores preponderantes el éxito de la operación así como la calidad de los servicios prestados:

Sentencia francesa: "...Constituye un auxilio considerable y eficaz el prestado por un buque requerido para auxiliar a otro, varado e incendiado, facilitando medios para alijarlo, cooperando a los trabajos de reflotamiento y permaneciendo solo toda la noche junto al buque siniestrado impidiendo que su situación se agravase, aunque el zafarlo de los bajos dónde se encalló no pudiese ser logrado sino con el pleamar y por el esfuerzo de las máquinas del buque asistido..."(151).

Sentencia estadounidense: "...En el caso de -- salvamento urgente, si los esfuerzos de los salvadores, -- sin los cuales hubieran perecido rápidamente el buque y la carga, han sido prontos y eficaces, debe concederse --

(*) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit. p.696.

(151) Francisco Paríña. Op.cit. p.366.

una importante remuneración, pero en todo caso ha de ser -
razonablemente fijada, atendiendo a todas las circunstan--
cias y no sólo al peligro corrido ó al valor de los -
bienes salvados..."(152).

Sentencia de un Arbitraje Internacional: "...Pa-
ra la fijación de la indemnización de asistencia por los -
trabajos de reflotar un buque encallado, hay que apreciar
los riesgos corridos por el buque asistido y por los asis-
tentes, teniendo en cuenta que las operaciones se han rea-
lizado en una región marítima que no se encontraba en un -
estado pacífico normal, y que antes del encallamiento y du-
rante los trabajos de salvamento había sido observado va--
rias veces por un hidroavión sospechoso de intenciones hos-
tiles..."(153).

Sentencia francesa: "...La indemnización por --
asistencia debe ser mas elevada cuando el buque asistente
ha aceptado la cláusula 'no cure no pay'..."(154).

Sentencia alemana: "...La indemnización de asis-
tencia debe ser fijada en consideración al peligro del bu-
que salvado, al valor de las propiedades salvadas, los es-
fuerzos de los salvadores, los riesgos corridos y el éxi-
to de la empresa..."(155).

También por servicios sencillos pueden ser ---
acreedores al pago de una remuneración:

Sentencia inglesa: "...Los servicios prestados

(152) Idem.

(153) Idem.

(154) Idem.

(155) Idem.

por tres remolcadores que auxiliaron a un buque encallado y que no podía reflotar por sus medios, aunque fueron muy sencillos se realizaron con una rapidez y habilidad que constituyen un mérito, evitando otras posibles averías al buque; por ello, sobre un valor de 40,000 libras de lo salvado, se fijaron como indemnización global por esta asistencia 2,200 libras..."(156).

Es importante la calidad del material especializado del buque auxiliador:

Sentencia holandesa: "...La circunstancia de que el buque asistente no estuviese especialmente apropiado para suministrar un servicio de asistencia, no aumenta el mérito de sus servicios, ni justifica el poder cobrar una indemnización más elevada. El Convenio de 1910 prevé: 'el mérito de los que han prestado socorro', pero esa disposición hay que interpretarla en el sentido de que un buque especialmente apropiado, que puede prestar servicios mas efectivos, tiene derecho a una indemnización mas elevada..."(157).

Debemos comentar que en Argentina, hasta hace muy poco tiempo, se diferenciaba a la Asistencia del Salvamento y se fijaban bases distintas para la determinación del salario en uno y otro caso, actualmente y de acuerdo a su nueva Ley de Navegación, no hay tal diferencia y, en cuanto a la determinación del salario, adoptó el mismo criterio que el de la Convención de Bruselas.(158).

En algunos países donde se diferencia la Asistencia del Salvamento, existe controversia por parte de -

(156) Ibidem. p. 367.

(157) Ibidem. pp. 367-368.

(158) Ley de Navegación Argentina... D.49. Art.379.

la Doctrina, en cuanto a si se debe o no computar el valor de las cosas salvadas para la determinación de la remuneración, en el caso de la Asistencia.

Al respecto, Segovia expone que "... la importancia del servicio, su oportunidad y el esfuerzo y fidelidad empleados, así como los gastos hechos, son circunstancias que deben tomarse en cuenta, si la determinación del salario ha de consultar la justicia y estimular la prestación de esta clase de servicios inestimables, en tanto -- que el valor de los objetos auxiliados, tratándose del salario de asistencia, no debe tener mas que una influencia secundaria..."(159).

Para la determinación del salario de Asistencia debería computarse el valor de las cosas salvadas, ya que éste valor es propio del concepto mismo de Asistencia o Salvamento, además, ambas figuras revisten la situación de peligro en que se encuentra el buque auxiliado y al obtener un resultado favorable en la operación, el buque auxiliador lo esta ayudando a superar la posibilidad de pérdida en que se encontraba el buque auxiliado.(160)

Comentaremos un caso argentino y su sentencia judicial: El buque "Santa Ana" zarpó del puerto de Mar del Plata con destino a zona de pesca. Horas después se produjo un incendio en su sala de máquinas y el capitán pidió auxilio por radio, que recibió la radio costera de la Prefectura de Mar del Plata, que a su vez, avisó al buque "Kellia", que navegaba hacia Puerto Rosales, el pedi-

(159) Osvaldo Blas Simone. Op.cit.p.4.

(160) Ibidem.p.1. Malvagni opinaba que "...en cualquier caso de asistencia o salvamento existe una probabilidad de naufragio, probabilidad influida por la mayor o menor proximidad del peligro, y es el valor de esta probabilidad el que fija el porcentaje del salario de retribución del servicio..."

do de socorro del buque en peligro, por lo que de inmediato acudió a su encuentro; en estos momentos eran las 23.30 horas. La tripulación del "Santa Ana" había logrado apagar totalmente el incendio 10 minutos antes de que llegara el "Kellia", pero a consecuencia del incendio, el "Santa Ana" se quedó sin propulsión propia, por carencia de movimiento de hélice, sin luz y sin radio así como -- dos balsas salvavidas al intentar bajarlas al mar durante el incendio, fueron perdidas. En esta situación, el "Kellia" procedió a acercarse para remolcarlo hacia al puerto de Mar del Plata, eran entre las 2 y las 3.30 horas. A las 7.20 horas, después de 26 millas de remolque, el "Kellia" entregó el buque auxiliado al buque "Supremacia II" y al "Santa Lucía", quien lo siguió remolcando a Mar del Plata. El "Kellia" prosiguió su viaje a Puerto Rosales sufriendo una demora de 12 horas en su derrota, por la prestación del auxilio con resultado favorable al buque "Santa Ana".

Al no llegar a un acuerdo los armadores de los buques, se procedió a su determinación por la autoridad judicial, y ésta en su sentencia condenó al buque "Santa Ana" al pago de una importante remuneración al "Kellia", por el servicio de Asistencia que éste le prestara(161).

Sobre este fallo, los armadores del "Santa Ana" interpusieron el Recurso de Apelación y, el Tribunal decidió confirmar la sentencia(162).

Al respecto Blas Simone, asevera que efectivamente en este auxilio, se configuró una Asistencia y no se constituyó un simple remolque-transporte, ya que así lo fundamenta "...el pedido de socorro, tal como fué pedi

(161) Ibidem.pp.2 y 3.

(162) Ibidem.pp.2 a 4. Este caso es de Noviembre de 1971.

do, que permite inferir la zozobra vivida por la tripulación, la intempestividad de la hora y la falta de comunicación posterior con el buque solicitante, como también - el riesgo amenazante en que fué encontrado por el Kellia, ya que estaba sin propulsión propia ni radio y a merced - de cualquier cambio del estado del mar y del tiempo, que lo hubieran colocado frente a circunstancias de real riesgo de naufragio..."(163).

Por otra parte, la Convención Internacional de Bruselas de 1910 declara en el último párrafo del artículo 8º lo siguiente: "...El Juez podrá reducir o suprimir la remuneración si resultase que los salvadores habían hecho necesario, por su culpa, el salvamento o el auxilio..."(164) En la práctica marítima, la negligencia o mala fe de parte de los auxiliadores los puede privar del derecho a remuneración, al efecto Garibi nos señala algunos casos:

"Hallándose en peligro el buque 'Yan-Yan' en el canal de Bristol, suroeste de Inglaterra, contrató la -- asistencia del buque 'Kirkstall', enviando parte de su -- tripulación al segundo de los buques. Mas tarde, el piloto del 'Kirkstall', con varios marineros, intentó subir a bordo del 'Yan-Yan'; pero el capitán de éste último no -- los admitió a bordo, ni quiso aceptar los servicios de un remolcador. El 'Yan-Yan' fue fondeado en un lugar inseguro, donde se escoró paulatinamente, llegando a hundirse; sus armadores lo pusieron a flote. El Tribunal negó premio -- por salvamento al 'Kirkstall', basándose en que había habido mala fe por parte del piloto de este buque, y considerando que los daños producidos al 'Yan-Yan' con el hundimiento eran ya suficiente pérdida para sus armadores, - sin ninguna obligación de satisfacer, además, premio por

(163) Ibidem. p.3.

(164) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit. p.696.

su salvamento"(165).

"El 'Dunbeth', dirigiéndose a Filadelfia con un cargamento de azúcar, sufrió averías a unas 170 millas al norte de las Bermudas. Intentó llegar por sus propios medios a las Bermudas, pero como apareciera el 'Ciudad de Reus', lo contrató para que lo remolcara. El 'Ciudad de Reus' comenzó a largar cables, para hacerlos firmes en los escobenes del 'Dunbeth'; pero durante estas maniobras se produjo una colisión entre ellos, con serias consecuencias económicas. El 'Ciudad de Reus' soltó el remolque y dejó solo al 'Dunbeth', permaneciendo a la vista durante doce horas. Entre tanto la posición del 'Dunbeth' viró de N.E. a S.W., poniéndose proa a Bermudas, adonde llegó a vela, por sus propios medios. El 'Dunbeth' recuperó del 'Ciudad de Reus' los daños recibidos en la colisión, pero al 'Ciudad de Reus' se le concedió un premio exiguo por salvamento, ya que el Tribunal entendió que no había existido mala fe por parte del 'Ciudad de Reus' al negarse a remolcar al 'Dunbeth' hasta las Bermudas"(166).

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, hace reenvío expreso a la Convención Internacional, como lo hemos señalado anteriormente, para la determinación -- del salario de Asistencia ó Salvamento en base al artículo 77.(167).

Para concluir el presente tema, nos referiremos al caso de naufragio en donde nuestra Ley manifiesta en su artículo 85 que: "Los objetos salvados de un naufragio o accidente marítimo quedarán afectos al pago de los gastos de la asistencia o salvamento, siempre que éste tenga

(165) José María Garibi Undabarrena. Op.cit. p.390.

(166) Ibidem. pp.390-391.

(167) Ley de Navegación y Comercio Marítimos...p.504.

resultado favorable". En el segundo párrafo del mismo artículo, nos dice que el costo del servicio prestado será determinado en convenio que al efecto se pacte, si no lo hubiere, por la autoridad marítima, y para el caso de inconformidad, por el Juez competente.

El artículo 82 de nuestra Ley, nos dice que cuando una persona descubra y salve los restos de un naufragio, deberá entregar los objetos salvados a la autoridad marítima correspondiente; el art. 83, indica que el naviero tendrá que pagar los gastos del Salvamento, y si éste se niega, se llevará a cabo la subasta de lo salvado para el pago correspondiente, quedando el sobrante para el naviero y, por último el art. 84, concede un término de 30 días para acreditar interés legítimo sobre los objetos salvados, en caso contrario, la autoridad marítima que los conserva, solicitará la subasta señalada.(168)

Encontramos que los artículos precedentes, son concordantes con los artículos 842 a 845 de la Ley española y 391 a 395 de la Ley de Argentina, excepto en cuanto al término para acreditar interés legítimo sobre los bienes salvados, puesto que en nuestro país se conceden 30 días, en Argentina 60 días y, en España el plazo es de un año.(169)

Pasaremos a continuación al reparto de la remuneración.

2.- Distribución del Salario o Remuneración de Asistencia o Salvamento.

En principio, señalaremos que la Convención In-

(168) Ibidem.p.505.

(169) Ley de Navegación argentina... pp.50-51.
Agustín Vigier de Torres. Op.cit.pp.778-779.

ternacional de Bruselas de 1910, asienta que el acreedor - del buque auxiliado será el propietario del buque auxiliador, o bien, el capitán de éste último buque en su representación, y sólomente ellos podrán reclamar el pago de la remuneración correspondiente. No establece base alguna para la distribución, y dispone que ésta se regulará "...por la Ley nacional del buque auxiliador..."(170), por lo que nos tendremos que remitir a la Doctrina y Legislaciones nacionales de algunos países.

Oswaldo Blas, observa que el sujeto activo tendrá que serlo el armador del buque auxiliador, ó su capitán en su representación(171).

Brunetti, que a la vez es secundado por Danjon, Ripert, Volli y Manca, señala que "la persona legítimamente acreditada para pedir la compensación y el resarcimiento de la asistencia es el armador de la nave asistente"(172).

Por su parte Fariña observa en este sentido, que se ha reconocido ese derecho al armador, sea o no propietario del buque auxiliador. "El titular de la remuneración - es quien explota el buque que prestó el auxilio; es decir, que puede serlo un fletador en 'time charter'"(173).

En relación con la tripulación, encontramos una sentencia argentina que dice: "La indemnización por asistencia sólo se debe por el buque asistido al buque asistente que le ha prestado sus servicios; los miembros de la do

(170) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.695.

(171) Oswaldo Blas Simone. Op.cit.p.4.

(172). Idem.

(173) Francisco Fariña. Op.cit.p.349.

tación del buque asistente no tienen relación alguna jurídica con el buque asistido, ni pueden entablar una acción contra él, y la remuneración extraordinaria que en su caso esté justificada sólo pueden reclamarla al capitán o al armador del buque a cuya dotación pertenecen"(174).

Autores como Torrente, Ferrarini y Solé de Sojo, entienden que el sujeto activo en el auxilio, no sólo lo es el armador, sino también la tripulación. Anotaremos sus respectivas observaciones:

Torrente subraya que, "la relación de la tripulación en la emergencia será de tipo extracontractual"(175), por lo que la tripulación y el armador se encuentran comprometidos en la prestación del auxilio.

El mismo criterio lo comparte Ferrarini, quién observa: "El sujeto activo del socorro marítimo será toda la expedición marítima del buque auxiliador, o por lo menos, la comunidad de los principales intereses: armador, capitán y tripulación". Continúa Ferrarini, exponiendo lo siguiente: "la actividad prestada por la tripulación del buque auxiliador en favor de los bienes socorridos, no entra en el ámbito de la relación de trabajo, y los componentes de la tripulación tienen un derecho propio sobre la cuota del salario en expectativa y el reconocimiento de una acción directa contra los propietarios de los bienes auxiliados"(176).

Por su parte Solé de Sojo, ratifica el parecer de estos dos últimos autores, al decir: "En todas las asis-

(174) Idem.

(175) Osvaldo Blas Simone. Op.cit.p.4.

(176) Idem.

tencias, el propietario del buque asistente asume los riesgos de su buque, el capitán sus riesgos personales y los de su responsabilidad, y los tripulantes realizan esfuerzos y corren peligros, en mayor o menor grado, según los casos. Justo es que a todos ellos alcancen los beneficios de la prestación asistencial, cuando con ésta se logre un resultado positivo"(177).

Encontramos pues, el principio de que el salario se debe de armador a armador, pero en el reparto participarán tanto armador como tripulación del buque auxiliador, ya que así está dispuesto en la mayoría de las Legislaciones nacionales(178).

Por lo tanto, está plenamente reconocido que la prestación de servicios de Asistencia ó Salvamento por parte de la tripulación, son independientes de las obligaciones de éstos por el contrato de ajuste, creando entre el armador y la tripulación una verdadera sociedad de hecho, en donde el primero aporta el capital y la tripulación su vida y su trabajo(179).

Por lo general, la Jurisprudencia de casi todos los países, distribuyen la remuneración otorgando al arma--

(177) Vicente Solé de Sojo. Op.cit.p.33.

(178) Rodolfo González Lebrero. Op.cit.pp.315-316.

Francisco Fariña. Op.cit.pp.360-361.

Santiago Hernández Izal. TomoII. Op.cit.p.187.

José María Garibi Undabarrena. Op.cit.p.393.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit.pp.795-796.

Vicente Solé de Sojo.Op.cit.pp.33-34.

Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit.p.507-508.

(179) Ibidem.p.507.

Rodolfo González Lebrero. Op.cit.p.315.

dor dos terceras partes de ésta, y el otro tercio a repartir se entre el capitán y la tripulación, proporcionalmente de acuerdo a sus sueldos, o bien por mitades, en el supuesto de que la tripulación haya actuado en condiciones de graves riesgos, en la inteligencia de que el reparto entre el armador y la tripulación será sin tomar en cuenta el total de los gastos y daños que el armador haya podido sufrir, ya que serán descontados en primer término(180).

Así, en la Ley alemana y en la portuguesa, la distribución de la remuneración opera de la siguiente manera: una mitad para el armador, una cuarta parte al capitán y la otra cuarta parte se reparte proporcionalmente entre los tripulantes en base a sus respectivos salarios. En la Ley italiana la distribución es por mitades entre el armador y la dotación completa. Las Leyes Marítimas escandinavas determinan que si se trata de un velero el auxiliador, la distribución será por mitades; en caso de ser un vapor el salvador, al armador le corresponderán dos terceras partes y a la tripulación el otro tercio, en proporción a sus salarios.(181).

En Inglaterra, Bélgica, Francia, Estados Unidos, Holanda, Argentina y debemos incluir a México, ya que nuestra L.N.C.M. no contempla ésta distribución, la remuneración se reparte sin reglas fijas preestablecidas(182).

La Ley española dispone el reparto de la siguien-

(180) Ibidem. pp. 315-316.

José María Garibi Undabarrena. Op.cit. p. 393.

Francisco Fariña. Op.cit. p. 360.

(181) Idem.

(182) Idem.

Rodolfo González Lebrero. Op.cit. p. 315.

te forma: Un tercio de la remuneración, una vez deducidos los gastos por daños y perjuicios, será para el armador; para el reparto de los otros dos tercios, se seguirá un orden en donde estarán primero los miembros de la dotación, en proporción a sus respectivos sueldos ó a los que hayan tenido servicios excepcionales; en segundo término se considerarán a las personas ajenas a la dotación que hayan ayudado exitosamente y, por último, a los salvadores de vidas humanas, aunque no pertenezcan al buque auxiliador(183).

En los países en donde no hay reglas prefijadas para determinar el reparto y se deja su estimación al arbitrio judicial, su distribución será en base al mayor ó menor riesgo corrido por el armador ó los tripulantes en la prestación del auxilio, ya que hay auxilios en los cuales el buque corre graves riesgos y los de la dotación son muy escasos y viceversa. También una vez determinada la cantidad correspondiente a los tripulantes, se debe llevar a cabo una redistribución de la misma, ya que no es el mismo esfuerzo y riesgo de quienes embarcan en un bote o tienen que nadar para el tendido de un cabo de remolque, a los que permanecen contemplando la operación desde la borda del buque auxiliador, y tampoco es la misma labor la del capitán y oficiales de cubierta, que la del personal de cámara, ya que estos últimos siguen realizando prácticamente, sus mismas funciones(184).

En algunas legislaciones, como la de Italia, -

(183) Agustín Vigier de Torres. Op.cit. pp.795-796.

Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op.cit. p.187.

(184) Rodolfo González Lebrero. Op.cit. p.315.

Vicente Solé de Sojo. Op.cit. p.34.

Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit. p.508.

José María Jaribi Undabarrena. Op.cit. p.393.

aquellas cláusulas que quieran excluir de la remuneración a los tripulantes, comprendiendo al capitán y a los oficiales, serán declaradas nulas, y también existe en la Ley italiana el impedimento para poder renunciar a la parte correspondiente de remuneración(185).

En las sentencias inglesas, generalmente se sigue el criterio de distribuir la remuneración en base a tres cuartas partes para el armador y una para el capitán y la tripulación(186). Referiremos un caso:

El buque "Lake Huron", de 4,040 toneladas y 59 tripulantes partió de Montreal con destino a Liverpool, en la travesía se encontró con el buque "Spree", que había roto el eje de cola y necesitaba auxilio, el "Lake Huron" lo remolcó unas 700 millas hasta conducirlo a puerto seguro. El valor total del "Lake Huron", de su carga y flete, ascendía a 94,000 libras. El "Spree" era un vapor de 6963 toneladas de registro bruto, hallándose en viaje de Bremen a Nueva York con carga general, correspondencia y 500 pasajeros. Por acuerdo entre las partes, los armadores y demás interesados en el "Spree" pagaron a los armadores del "Lake Huron" 12,000 libras. El Tribunal del Almirantazgo inglés repartió la remuneración de la siguiente manera: 9,200 libras a los armadores, 2,800 libras al capitán y a la tripulación, de los cuales el capitán obtuvo 800, y las 2,000 restantes fueron repartidas entre los oficiales y la dotación, de acuerdo con sus sueldos; los camareros y cocineros recibieron la mitad de lo que les correspondía según su salario(187).

Para el caso de Locación, que es aquel contrato

(185) Francisco Fariña. Op.cit. p.361.

(186) José María Saribi Undabarrena. Op.cit. 393.

(187) Ibidem. pp.393-394.

de utilización de los buques, por el que una persona llamada locador cede a otra llamada locatario el uso y goce de un buque por un período de tiempo determinado, mediante el pago de un precio también determinado; tratándose de este caso, la remuneración se distribuirá correspondiéndole el 50% al capitán y a la tripulación, del otro 50% se repartirá una cuarta parte para el propietario del buque ó locador y las restantes tres cuartas partes para el locatario. Normalmente queda así establecido en el contrato.

En los casos de "time charter" generalmente se establece que la remuneración se repartirá de la siguiente manera: la mitad para el capitán y la tripulación, y del otro cincuenta por ciento a partes iguales entre el fletador y el fletante. Este reparto será posterior a la deducción de los gastos, que incluye el valor del flete por el tiempo perdido durante la prestación del auxilio, así como la reparación de las averías y el combustible consumido(188).

El contrato de fletamento puede ser convenido a tiempo ó por viaje; siendo el primero cuando el fletante, mediante el pago de un precio determinado ó flete, pone un buque a disposición del fletador en perfectas condiciones de navegabilidad, armado y tripulado por un tiempo convenido que puede ser el de uno ó mas viajes; y por viaje, es aquél en que el fletante lo pone a disposición del fletador para que en su totalidad de porte ó una parte del buque sea destinado al transporte de mercancías por un viaje(189).

(188) Rodolfo González Lebrero. Op.cit. p.316.

José E. Salgado Salgado. Cátedra de Derecho Marítimo en la Escuela Nacional de Estudios Profesionales "Acatlán". México. 16 de julio de 1981.

(189) Idem.

C) La Asistencia y Salvamento en diversos casos.

1.- Buques de guerra o buques afectos a un servicio público.

Tradicionalmente, el capitán y tripulación de estos buques eran excluidos de todo derecho a remuneración por servicios de Asistencia o Salvamento prestados por los mismos. Así lo manifestaba expresamente el artículo 14 de la Convención Internacional para la Unificación de **Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento Marítimos de Bruselas de 1910.** No obstante esta exclusión se encontraban obligados de cualquier forma a la prestación de estos servicios, ya que el pronunciamiento de la Convención Internacional no impedía que el derecho interno de algunas legislaciones así se los impusiera.

Encontramos que en España, el artículo 385 del Código de Justicia Militar expresa: "El marinero o aviador que dejare de prestar auxilio sin causa o motivo legítimo a buques o aeronaves nacionales o amigas, así de guerra como mercantes, que se hallaren en peligro; o rehusare prestarlo a buque o aeronave enemiga, si lo solicitase con promesa de rendirse, por hallarse en riesgo, será castigado con la pena de prisión militar. Con la misma pena será castigado, cualquier otro militar que, en circunstancias similares, dejare de prestar servicios análogos"(190).

En nuestro país, encontramos una disposición semejante a la española en nuestro Código de Justicia Militar en su artículo 341, sólo que éste último no incluye a las aeronaves, y dice: "El marino que dejara de pres

(190) Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.801.

tar auxilio, sin causa ni motivo legítimo, a buques nacionales o amigos, así de guerra como mercantes, que se hallaren en peligro, o rehusare prestarlo a buque enemigo, si lo solicitare con promesa de rendirse por hallarse en riesgo, será castigado con la pena de seis años de prisión o con la de cuatro años según que tuviere o no la categoría de oficial"(191).

Antes de la reforma al artículo 14 de la Convención Internacional de Bruselas y de la publicación de la nueva Ley española de 1962, el Ministerio de Marina de España al referirse a la remuneración de los buques se expresaba en los siguientes términos:

"... Que tal retribución se establece con objeto de estimular a los buques mercantes para prestar asistencia a los que estuvieren en peligro y para recompensar a los tripulantes de una labor para ellos extraordinaria y que excede de su trabajo habitual para el que fueron contratados, razones estas que no pueden aplicarse a los buques de guerra por el propio concepto de la Marina de Guerra y porque todo buque militar, como representante del Estado, debe prestar a cualquier otro buque que esté en peligro, la asistencia o auxilio que necesite, bien sea nacional o extranjero, tanto por la protección que debe ejercer sobre los primeros, como por los motivos de solidaridad internacional que deben existir respecto de los extranjeros; que esta ayuda debe hacerse, además, con carácter gratuito, salvo los gastos efectuados, ya que las tripulaciones de estos buques no han de precisar de estímulo económico alguno y deben estar guiadas solamente por el honor y satisfacción de efectuarlo, teniendo como recompensa, cuando --

(191) Alejandro Sobarzo. Op.cit. pp.48-49.

cumplan la misión en relevantes condiciones, las comprendidas en el oportuno Reglamento para el personal militar..."(192).

Sin embargo, algunas legislaciones nacionales les reconocían a los buques de guerra y a los afectos a un servicio público, el derecho a reclamar una remuneración por servicios de Asistencia o Salvamento en la misma forma que a los buques privados. Entre ellos encontramos a Bélgica, Francia, Holanda, Alemania, Estados Unidos e Inglaterra(193). Nos permitiremos anotar una resolución:

"El comandante del buque 'Arpha' y la tripulación reclamaron el premio correspondiente por la asistencia prestada al buque de carga norteamericano 'Susan W. Luckenbach'. Este buque, navegando en convoy durante la guerra última, fue abordado por otro que también formaba parte del mismo convoy y encalló. Un remolcador -- del Almirantazgo, el 'Confederate', prestó a los primeros, auxilios para desencallar al buque americano. La corbeta del Almirantazgo 'Arpha' le prestó asistencia durante el viaje. No se discutió en la cuestión planteada el derecho a la indemnización por asistencia, sino su cuantía, fijándose 24,000 libras esterlinas por los auxilios del 'Confederate', y 9,000 libras por los del 'Arpha'(194).

(192) Agustín Vigier de Torres. Op.cit.pp.801.

(193) Ibidem.p.802.

Francisco Fariña. Op.cit.p.328. La nueva Ley de Navegación de Argentina, artículo 386, incluye a estos buques para que puedan reclamar remuneración por los servicios prestados.

(194) Francisco Fariña. Op.cit.p.328.

No fue sino hasta el 27 de Mayo de 1967, donde la Conferencia Diplomática celebrada en Bruselas, -- aprobó el Protocolo que Enmienda la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento en el Mar, firmado en Bruselas el 23 de Septiembre de 1910, sobre la base del Proyecto elaborado por el Comité Marítimo Internacional en la Conferencia de Rijeka, Yugoslavia, celebrada en 1959(195).

Esta enmienda consistió en darle una nueva redacción al artículo 14 de la Convención de Bruselas de 1910, para incluir en ella los servicios prestados por o a los buques de guerra o cualquier otro buque perteneciente u operado por el Estado o por autoridad pública; y las acciones contra un Estado por los servicios prestados a un buque de guerra o a un buque exclusivamente destinado a un servicio público no comercial, sólo se podrán ejercer ante los tribunales de dicho Estado; es decir, se aplicará la Convención Internacional, pero la acción para solicitar la remuneración, se tendrá que -- ejercitar ante los tribunales del Estado propietario -- del buque asistido.

Esto es como nos dice Vigier de Torres:

"... con el objeto de evitar que un Estado, como tal ente soberano, se vea obligado a comparecer ante tribunales extranjeros, si bien esta inmunidad de jurisdicción no alcanza a los demás buques estatales. De la misma -- forma, si el buque de guerra o del Estado fuera el que prestara la asistencia, podrá legítimamente reclamar la oportuna remuneración con arreglo a la Convención..."(196).

Consideramos justa esta reforma a la Convención Internacional, pues desde el momento en que algu--

(195) Entró en vigor hasta el 15 de Agosto de 1977.
(196) Agustín Vigier de Torres. Cp.cit.p.803.

nas legislaciones nacionales comenzaron a reconocer remuneraciones a estos buques por servicios de Asistencia o Salvamento, era necesario unificar criterios, para -- que de este modo se llegara en este sentido, a una mayor igualdad y equidad entre todos los buques, sean públicos o privados y de esta forma siga siendo, independientemente de una obligación de ayuda a buques en peligro que han venido estableciendo casi todas las legislaciones del mundo así como las Convenciones Internacionales sobre la materia, un signo estimulante económicamente, para todos aquellos buques que estén en posibilidad de prestar estos servicios.

2.- Caso de Asistencia y Salvamento entre buques pertenecientes al mismo propietario.

Para iniciar, señalaremos la opinión de algunos autores sobre el tema; así, De Courcy, es contrario a reconocer en este caso, una remuneración aparte de -- los gastos incurridos.

En el mismo sentido se pronuncia Lyon-Caen et Renault. Maclachan opina lo mismo pero dice que: "...los propietarios del cargamento embarcado en un buque salvado por otro propiedad de los mismos armadores que aquél que transporta la carga quedan obligados a la remuneración por esos servicios y, si los propietarios del buque transportista son responsables según el contrato de fletamento, de la pérdida o daño, no pueden cobrar remuneración de salvamento en su calidad de propietarios -- del buque salvador y tienen derecho a indemnización en el caso de no ser reponsables".(197)

Sin embargo, y contra la opinión de estos au-

tores, la Convención Internacional de Bruselas de 1910, es muy clara al señalar en su artículo 5º:

"Se deberá remuneración, aun en el caso de que el auxilio o el salvamento haya tenido lugar entre buques pertenecientes al mismo propietario" (&).

Siendo para el armador, cada buque un patrimonio independiente, es decir, el armador considera cada buque que posee como una fortuna de mar distinta, y ante tal consideración cuando se presten servicios de --- Asistencia o Salvamento entre buques pertenecientes al mismo propietario ó armador, "la institución funciona como si se tratara de propietarios o armadores distintos y, por consiguiente, se genera igualmente el derecho a percibir el correspondiente salario"(198).

Tratándose del auxilio prestado entre sí por embarcaciones que naveguen o pesquen formando unidad -- pesquera y pertenezcan al mismo propietario, no habrá lugar a remuneración salvo que la prestación del auxilio haya sido de excepcional dificultad y riesgo(199).

También se deberá remuneración para el caso de que en un abordaje, el buque asistente pertenezca al mismo propietario o armador que el buque culpable del abordaje. En el abordaje del "Kafiristan" y el "Empress of Britain", la Cámara de los Lores de Inglaterra declaró que "...el hecho de haber prestado un servicio de -- asistencia a un buque en peligro, después de un abordaje, por otro buque perteneciente al mismo propietario --

(&) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.695.

(198) Rodolfo González Lebrero. Op.cit.p.317.

(199) Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.805.

que aquel que, a menos en parte, aparece responsable del abordaje, no impide al propietario de este buque asistente reclamar una indemnización por asistencia..."(200).

Al respecto, Lord Wri^gth decía: "Aparece conforme a las ideas del Derecho Marítimo tratar en un caso de esta especie, a los fines de la asistencia, cada uno de los buques como una entidad separada y no tener en cuenta en este aspecto que pertenezcan a un armador común y las consecuencias de la regla de responsabilidad subsidiaria. El propietario del buque asistente, en estas condiciones, aparece disociado de sí mismo, como propietario del buque inculpado"(201).

Para concluir, comentaremos que actualmente -- las pólizas de seguros llevan inserta una cláusula para el caso de salvamento, remolque u otro auxilio, entre buques del mismo armador o propietario en donde se tendrá como si fueran totalmente distintos o independientes y el asegurado tendrá los mismos derechos como si se tratara de un buque de propiedad ajena(202).

3.- Caso de varios asistentes o salvadores.

Encontramos que está plenamente reconocido, -- que cuando varios buques acuden a prestar servicios de Asistencia ó Salvamento, tendrán derecho a una remuneración, siempre y cuando se logre el resultado útil, proporcional a los servicios que haya podido prestar cada uno de ellos. La remuneración correspondiente, será determi-

(200) Francisco Fariña. Op.cit. pp.344-345.

(201) Ibidem. p.345.

(202) Modelo de Póliza de Seguro sobre buques. Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit. pp.680 y siguientes.

José María Garibi Undabarrena. Op.cit. p.396.

nada por acuerdo entre los auxiliares y el auxiliado, y en caso de inconformidad, por un Juez o arbitro, que valorará la aportación de trabajo de cada uno de los buques auxiliares para la fijación de las remuneraciones respectivas.

El buque auxiliado podrá convenir diversas Asistencias o Salvamentos, o bien, dar por concluido un auxilio y contratar los servicios de otro buque que se ha presentado con posterioridad, pero una vez contratada una de ellas, quedará obligado a la remuneración por los servicios que le preste, independientemente de cualquier otro auxilio que contrate después(203).

Indicaremos una Sentencia alemana a continuación: "La asistencia marítima prestada por distintos buques que no actúan en colaboración sino por esfuerzos sucesivos, da lugar a que se calcule por separado la indemnización correspondiente a cada uno, según los trabajos respectivos. Pero la solidaridad de todas las cosas salvadas se admite siempre para el pago de la indemnización, limitada al casco, a la carga, al flete y a los accesorios de cada uno de estos elementos interesados".(204)

Cuando un buque ha empezado un Salvamento, -- nos dice Garibi, y pueda terminar el trabajo sin necesidad de mas ayuda, tendrá el derecho de no ser molestado ni privado de la prestación de sus servicios; al efecto nos proporciona una resolución del Tribunal del Almirantazgo inglés y el caso fué el siguiente:

(203) Ibidem. p. 395.

Francisco Fariña. Op.cit. pp. 369-370.

(204) Ibidem. p. 370.

El buque "Tubantia" naufragó en el Mar del Norte y se hundió a 100 pies de profundidad. Una Compañía de Salvamento se aprestó a rescatar los restos y parte del cargamento, trabajando cuando las condiciones atmosféricas se lo permitían y lograron recuperar gran parte del cargamento. Meses mas tarde llegó otra Compañía de Salvamento al lugar del naufragio, logrando sólo interferir en las operaciones de los primeros salvadores.- El Tribunal del Almirantazgo resolvió en el sentido de favorecer a los primeros salvadores "que estaban, por ocupación, en posesión de los restos, y que, por lo tanto, toda posterior interferencia era contraria a Derecho, debiendo los segundos salvadores retirarse de las cercanías de los restos"(205).

Veremos a continuación un par de sentencias inglesas, donde se toma en cuenta el éxito obtenido en los trabajos de cada uno de los buques auxiliadores y donde la remuneración va a estar supeditada a lo establecido en el contrato estipulado y a las circunstancias por las que se haya concluido el auxilio prestado:

"Cuando un buque en peligro, después de haber pedido auxilio y aceptado la asistencia en condiciones determinadas de otro buque de salvamento, rechaza los servicios de éste, queda obligado no a indemnizar daños y perjuicios por una culpa contractual o extracontractual, pero si en razón a la prestación de los servicios previstos en el contrato y no disminuye el importe de la indemnización, la circunstancia alegada por el buque que pidió la asistencia, manifestando que el hecho de no habersele prestado permitió al otro buque de salvamento ir en socorro de un tercer buque y ganar con ello otra in--

(205) José María Garibí Undabarrena. Op.cit.p.395.

demnización, si resulta de las circunstancias del caso que aun debe ser ampliamente fijada".(206)

La segunda sentencia inglesa, respecto de lo que venimos haciendo referencia, es la siguiente: "El buque encallado que ha celebrado un contrato de asistencia sobre la base 'no cure, no pay' (#) con un remolcador, el cual, no pudiendo por sus solos medios -- realizar el servicio, ha salido para ir a buscar unas barcazas, conserva el derecho, atendiendo a su situación crítica y a la ausencia prolongada del remolcador así como a la incertidumbre del momento en que regresará, de aceptar la asistencia de otro remolcador que lo logra reflotarlo. Pero si bien es libre de rehusar los servicios del primer remolcador al presentarse de nuevo, queda sin embargo obligado a pagarle una indemnización de asistencia al mismo título que si hubiese efectivamente cooperado al salvamento".(207)

4.- Algunos casos particulares.

Aquí haremos mención a casos muy especiales que pueden dar lugar a remuneración por servicios de Asistencia o Salvamento, como el caso del práctico, el del agente marítimo, el cambio de circunstancias en la prestación del auxilio y otros.

Al práctico se le podrá conceder una remuneración, si en la Asistencia o Salvamento de un buque -

(206) Francisco Fariña. Op.cit.p.370.

(#) Si no se salva, no se paga.

(207) Francisco Fariña. Op.cit.p.370. Esta sentencia judicial esta relacionada con lo que señalamos en la nota 203.

en peligro o con averías, los servicios de éste son con-siderados como extraordinarios o meritorios(208).

En la Ley alemana se encuentra plenamente reconocido, que el práctico pueda reclamar remuneración al buque asistido. En la sentencia inglesa sobre el aborda-je del "Matatua" y del "American Merchant", el práctico que iba a bordo del primero reclamó remuneración por -- salvamento, ya que ayudó a conducir a puerto y con graves averías al "American Merchant", se resolvió que: - "A partir del momento en que un buque se encuentra gravemente averiado a consecuencia de un aborda-je, los servi-cios de un práctico a bordo cesan de ser servicios de simple practicaje para convertirse en servicios de salvamento"(209).

Señalaremos otro caso, el del buque "Akerblon V. Price". "El buque era lanzado, a consecuencia del -- fuerte temporal, hacia unos bajos peligrosos. El capi-- tán ignoraba por completo las características del lugar y la pérdida del buque se hacía inevitable. Con riesgo de sus vidas, varios prácticos se hicieron a la mar para asistirle; pero ya en alta mar les fue imposible subir a bordo. Sin embargo, precediendo al buque en su nave-gación y haciéndole señales, le condujeron a un fon-- deadero seguro. El buque no tuvo daños. El tribunal decidió que, en estas circunstancias, los prácticos se habían hecho acreedores a un premio por salvamento"(210).

El práctico no podrá reclamar su remuneración

(208) Ibidem. p. 350.

José María Garibi Undabarrena. Op.cit. p. 409.

(209) Francisco Fariña. Op.cit. p. 350.

(210) José María Garibi Undabarrena. Op.cit. p. 409.

de la parte que le corresponda a la tripulación, y así lo encontramos en una sentencia inglesa: "No formando parte el práctico de la dotación del buque, aquél que se encuentra a bordo de un buque asistente sólo puede reclamar una indemnización por asistencia en propio nombre, careciendo de derecho a participar en la distribución de la remuneración que por la asistencia se ha señalado al buque"(211).

Al igual que el práctico, para que el agente marítimo tenga derecho a remuneración, se tendrá que tratar de servicios muy relevantes, ya que en principio no podrá reclamar remuneración por sus servicios en la Asistencia o Salvamento, por su posición contractual con relación al buque, sin embargo, hay algunas decisiones judiciales como la de los casos -- "Favorite" y "Purísima Concepción", en las que se ha llegado a reconocer una remuneración para el agente marítimo.(212)

Entre paréntesis, señalaremos la definición que nos proporciona la Ley italiana: "Los agentes marítimos son las personas que de manera estable o de vez en cuando, se encargan en la localidad en la cual la nave se atraca, de las operaciones pertinentes al arribo y a la salida del buque con el objeto de reducir al mínimo la permanencia en puerto"(213).

Se ha llegado a reconocer una remuneración a

(211) Francisco Fariña. Op.cit. pp.350-351.

(212) Ibidem. p.351.

(213) José E. Salgado Salgado. Cátedra de Derecho Marítimo en la Escuela Nacional de Estudios Profesionales "Acatlán". México. 25 de Junio de 1981.

este agente del armador, ya que descartada su obligatoriedad, su prestación se convierte en "servicios especiales" y así se ha admitido en la jurisprudencia española. En una sentencia de éste país se señalaba que dentro de las obligaciones de aquél, no se encuentra el -- que realice operaciones de auxilio, derivándose entonces que tendrá derecho a remuneración por la prestación de servicios de auxilio.(214)

Para el caso de que se contraten **servicios de Asistencia o Salvamento** y la situación del mar cambie repentina e inesperadamente, se puede convenir un nuevo contrato de acuerdo a la nueva situación del tiempo, dejando sin efectos el anterior. Este evento tendrá que ser de buena fe, ya que en caso contrario, podría ser anulado.

Garibi nos expone el caso del "The Westbourne", de la siguiente manera: "Un buque 'A' se encuentra con otro 'B', a unas 260 millas de Gibraltar y 60 de -- Cartagena. 'B' había perdido la hélice y se encontraba en condiciones de no navegabilidad. 'A' se compromete a remolcar a 'B' por 600 libras a Gibraltar. Durante el -- remolque, el tiempo, que había sido bueno, se convierte en muy ventoso, produciéndose temporal. Como consecuencia, 'B' es remolcado a Cartagena, que es el puerto de refugio mas cercano. El cambio de puerto fue necesario para el buen fin del servicio, y el Tribunal concedió -- la cantidad de 900 libras, debido a que las circunstancias habían variado ostensiblemente".(215)

(214) Francisco Fariña. Op.cit.pp.351-352.

(215) José María Garibi Undabarrena. Op.cit.pp.389-390. En este sentido, habrá de examinar para embarcaciones -- que naveguen formando unidad pesquera, lo que señalamos en la nota 199.

En el caso de que un buque, solicita Asistencia ó Salvamento y con posterioridad a la prestación -- del auxilio, continúa por cualquier razón, en tan mal ó peor situación que cuando solicitó el auxilio, por lo -- general no se concederá remuneración, salvo que el con-- trato se pacte por el trabajo realizado, independiente-- mente del resultado de la operación. Referiremos una de-- cisión judicial en este sentido. El caso fué así:

"El 'Benlaring', hallándose en el mar con ave-- rías, contrató con otro buque para que lo condujera re-- molcado a Gibraltar. Después de navegar 150 millas ha-- cia dicho puerto, debido al estado del mar, se partió -- el remolque, y el buque quedó a la deriva en peores cir-- cunstancias que lo estaba al comienzo de la operación, -- ya que la costa estaba mas próxima y, por tanto, aumen-- taba la posibilidad de ser lanzado al litoral por la -- fuerza del temporal. El Tribunal decidió que no había -- lugar a premio por salvamento, pero si a una pequeña -- cantidad como compensación al trabajo efectuado de bue-- na fe"(216).

Por último mencionaremos, que para el caso de que un buque acuda a prestar un auxilio ante el pedido-- de otro buque y a su llegada el auxiliado no acepte de momento la prestación del auxilio, pero en cambio le pi-- de que continúe cerca y esté a la expectativa; en esta circunstancia, por lo general no habrá lugar a remunera-- ción por no intervenir o no contribuir en el feliz éxi-- to de la operación a que hubiere lugar, aunque excepcio-- nalmente se puede indemnizar al buque que acude a pres-- tar el auxilio, por los daños y gastos sufridos(217). En

(216) Ibidem. p. 391.

(217) Rodolfo González Lebrero. Op.cit. pp. 318-319.
Francisco Farina. Op.cit. p. 334.

una sentencia francesa que resolvió el caso de un pesquero, encontramos este supuesto: "No hay asistencia, si el buque asistente no ha participado en algún modo en las operaciones, mediante una acción que haya rendido un resultado útil". El caso a que hacemos referencia era un pesquero que tuvo una descompostura en el motor y pidió auxilio, pero cuando reparó su motor continuó su ruta al puerto a que se dirigía. Llegó a su alcance otro pesquero y le acompañó a su destino.- "Este último alegaba que el motor, con unas reparaciones precarias, pudo haberse parado nuevamente. El simple acompañamiento no se estimó que pudiese constituir asistencia"(218).

5.- La operación de Remolque en la Asistencia ó Salvamento.

Queremos advertir que en el presente tema, únicamente nos referiremos al Remolque como Asistencia ó Salvamento, ya que de otra forma, nos estaríamos alejando del objeto de nuestro trabajo, sin embargo, así como nos abstendremos de mencionar algunos puntos, habrá otros que no pueden pasar desapercibidos, por lo que serán enunciados lo más brevemente posible para que de esta forma quede relacionada la operación de Remolque con nuestro tema principal. Hecha esta aclaración, comenzaremos por su definición.

En nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, no se encuentra encuadrado el contrato de Remolque. Gramaticalmente, Remolque significa, "Acción y efecto de remolcar. Llevar una embarcación u otra cosa sobre el agua, tirando de ella por medio de un ca-

(218) Idem.

bo o cuerda"(219).

Garibi Undabarrena nos dice: "Remolcar un buque que no ha recibido ningún daño ni está en peligro, que necesita única y exclusivamente aceleración o progreso, es un servicio de remolque"(220).

Por su parte, Hernández Izal indica que el Remolque "es aquél contrato en virtud del cual un buque presta o depara a otro contra pago de un precio, tracción que supla a la deficiencia de propulsión del buque remolcado"(221).

En apoyo de ellos, para confirmar su dicho, encontramos que Cervantes Ahumada observa: "En el remolque, un buque remolcador agrega a una embarcación remolcada una fuerza extraña, para conducirla por --- agua de un lugar a otro"(222).

Ya que no ofrece problema el concepto del Remolque, mencionaremos que el mismo puede ser de varias clases, tales como servicio de puerto, como contrato, puede ser concertado en la mar, o bien, como servicio de Asistencia o Salvamento, siendo ésta última forma la que nos interesa, sin embargo, hablaremos brevemente de las otras clases por considererlas de importancia.

Podemos entender al Remolque como servicio

(219) Diccionario Enciclopédico EDAF. Madrid, 1970, - Tomo VIII, p.323.

(220) José María Garibi Undabarrena. Op.cit.p.399.

(221) Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op. cit.p.183.

(222) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.628.

de puerto, en términos generales, como aquella maniobra que tiende a facilitar la entrada y salida de buques en puerto, la cual se encuentra relacionada con el practicaje. Para el caso de dirigir las maniobras el práctico y si al capitán no le parecen éstas, podrá tomar las medidas que considere necesarias, pues en todo momento seguirá siendo el capitán, jefe máximo -- del buque(223).

Respecto a la responsabilidad del capitán -- con relación al práctico, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 22, indica: "La autoridad del capitán del buque no sufrirá menoscabo con la presencia del práctico a bordo y le corresponderá en todo caso la responsabilidad de la seguridad de la nave. El práctico será responsable por las averías -- que cause durante la ejecución de sus maniobras, de acuerdo con el reglamento respectivo". (#)

En cuanto al Remolque como contrato, diremos que es aquel que es convenido en tierra para ser prestado en el mar y en donde el armador de un buque -- mediante el pago de una determinada remuneración, queda obligado a remolcar a otra embarcación por mar de de un lugar a otro. El servicio se presta de la manera que ha quedado estipulada, en el plazo y por la ruta convenida, ó en caso de ser necesario, por la mas -- corta y segura; el remolcado, ayudará en la maniobra -- atendiendo las instrucciones del remolcador y estará--

(223) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit. p.628.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit. pp.786-787.

Santiago Hernández Izal. Tomo I. Op.cit. pp.49 a 51, Tomo II. Op.cit. p.184.

Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit. p.502.

José María Garibi Undabarrena. Op.cit. pp.498-410.

(#) Ley de Navegación y Comercio Marítimos...pp.493-494.

obligado al pago de la remuneración establecida(224).

Por lo que hace al Remolque concertado en el mar, consiste en el pedido del mismo, sin encontrarse en situación de peligro, que lo va a diferenciar del Remolque como Asistencia o Salvamento, además, se tratará de un servicio pedido eventual o casualmente, que a la vez, lo distingue del Remolque como contrato.

El precio del servicio será fijado por las partes interesadas y, en su defecto, lo determinará el Juez, que se basará tomando en cuenta el esfuerzo y la distancia recorrida por el remolcador, así como demás elementos concurrentes. Una vez determinado el precio, se procederá a su distribución, correspondiéndoles terceras partes al armador del buque remolcador y una tercera parte a la tripulación del mismo, exceptuando el caso de que el buque que prestó el servicio de Remolque, se dedique exclusivamente a estos fines, en donde la remuneración corresponderá en su totalidad al armador del buque remolcador.(225)

Han quedado así, someramente expuestas, las clases de Remolque, faltando únicamente la que nos atañe, es decir, el Remolque como Asistencia o Salvamento de la que nos ocuparemos en **seguida**.

Este tipo de Remolque, será aquél que se preste en situación de peligro, que lo distingue de las --

(224) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.629.

Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op.cit.pp.184-185.

Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit.p.502.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit.pp.787-788.

(225) Ibidem.pp.788-789.

Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op.cit.p.185.

otras clases de Remolque, a las cuales hemos hecho referencia. Constituye la forma mas antigua, usual y frecuente de la Asistencia ó Salvamento(226). "Remolcar a un buque en peligro, o carente de medios de propulsión es un salvamento"(227). Claro esta que es una obligación prestar el auxilio en caso de abordaje, o para el Salvamento de vidas humanas, temas que serán tratados con posterioridad al presente tema.

Puede suceder que el Remolque que contratan las partes inicialmente, pueda convertirse posteriormente en una Asistencia ó Salvamento. Encontramos que ha sido un problema el distinguir los actos que han sido un simple Remolque, de los que constituyen una Asistencia ó Salvamento. El problema proviene del texto y de la interpretación de los artículos 4º y 8º de la multicitada Convención Internacional de Bruselas de 1910.

Ya hemos comentado, que entre los elementos en que se basará el Juez para determinar la remuneración por los servicios de los auxiliadores, el artículo 8º de la Convención de Bruselas menciona: "...el valor del material expuesto por ellos, teniendo en cuenta, en su caso, el destino especial del buque que presta el auxilio..."(228).

Al respecto, Solé de Sojo lanza el interrogan

(226) Ibidem. p. 186.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit. p. 790.

Vicente Solé de Sojo. Op.cit. pp. 25-26.

Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit. pp. 628-629.

(227) José María Garibi Undabarrena. Op.cit. p. 399.

(228) Ver en este mismo Capítulo Inciso B. Número 1. pp. 78-79.

te de "¿ Que quiso decir con ello la Convención? ¿Que - la Asistencia prestada por un remolcador o por un buque destinado a prestar auxilios debe ser menos remunerada o mas remunerada que la prestada por buques destinados a la actividad usual de la navegación?"(229).

Para responder a esta pregunta, una parte de la Jurisprudencia francesa expone lo siguiente: "la -- prestación de auxilio por un remolcador es, por la espe-- cial disposición del mismo, mas fácil y sobre todo, me-- nos peligrosa que la prestada por cualquier otro buque y en consecuencia, ha de ser por razón de disminución de peligrosidad, remunerada con menor largueza"(230).

Otra parte de la jurisprudencia francesa así como alemana, determinan que "la existencia de remolca-- dores, de estaciones de remolcadores en los puertos, en disposición de acudir prestamente y con medios eficaces por la propia naturaleza de sus unidades, es un elemen-- to de inapreciable valor para la reducción y minimiza-- ción de los siniestros, para la seguridad de la navega-- ción"(231).

Este criterio, dice Solé de Sojo, "no puede -- ponerlo en duda nadie. Y siendo así, cuando es interés-- de las flotas, de sus propietarios y aseguradores y me atrevo a decir que de los propios Estados, fomentar y -- estimular la creación de estaciones de remolcadores en los puertos ¿como puede admitirse que los servicios --- prestados por ellos sean minimizados y avaramente remun-- erados, restando incentivos a la instauración y mante--

(229) Vicente Solé de Sojo. Op.cit.p.26.

(230) Idem.

(231) Ibidem.p.27.

nimiento de las flotas de salvamento y dando a éstas, - en recompensa a su utilidad en los órdenes del interés general e incluso del humanitario, un trato de disfavor?"(232).

Las palabras de Solé de Sojo, hablan por si mismas, e incluso la jurisprudencia alemana ha estimado que al calcular la remuneración por servicios de auxilio para un remolcador, "...debe comprenderse una cierta parte de los gastos generales de las empresas de -- asistencia o salvamento, sin lo cual tales empresas, - eminentemente útiles, no podrían subsistir..."(233).

En cuanto al artículo 4º de la Convención de Bruselas de 1910, manifiesta textualmente: "El remolcador no tendrá derecho a remuneración por auxilio o salvamento del buque por él remolcado, o de su cargamento, sino cuando haya prestado servicios excepcionales, que no puedan ser considerados como el cumplimiento -- del contrato de remolque" (#).

Vuelve a preguntar Solé de Sojo: "¿Que ha -- querido decir la Convención? ¿Que los servicios que -- prestan los remolcadores atoando a otros buques, sólo en ocasiones excepcionales pueden ser calificados como Asistencia? ¿Que tales buques sólo tienen derecho a re muneración cuando sus funciones entran en el ámbito de lo heroico? Si ello fuera así, ningún remolcador estaría dispuesto a hacerse a la mar para realizar una -- Asistencia, porque abandonar los servicios de puerto - para ir a correr peligros en la mar y exponer un mate-

(232) Idem.

(233) Ibidem. pp.27-28.

(#) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.695.

rial valioso para ser pagado malamente, a tanto la milla, como taxis marítimos, constituiría una operación totalmente desaconsejable para quien no tuviera una decidida vocación por la propia quiebra"(234).

Ya subrayamos al empezar el Remolque como -- Asistencia ó Salvamento, que la nota distintiva de ésta clase de servicio no es otra cosa que la "situación de peligro" que esta viviendo el buque remolcado y Solé de Sojo, piensa que lo que se quiso decir en la Convención de Bruselas es "que cuando se celebra un contrato de remolque y durante su ejecución se presentan o aumentan dificultades o riesgos y tal prestación se hace más larga, más costosa y más difícil, el remolcador tiene que pechar con todo ello y limitarse a cobrar lo estipulado. Pero claro está que cabe que en -- tal ocasión las dificultades y los peligros aumenten -- en un grado tal de excepcionalidad que tiente al mando del remolcador a abandonar el servicio largando el remolque. Y en tal caso, cuando las circunstancias para la continuación de éste revisten características excepcionales, es lógico y natural que quienes de tal manera se comportan reciban un premio adecuado a sus méritos y esfuerzos"(235).

Por su parte, Fariña comenta que el citado artículo 4º de la Convención de Bruselas, ha llegado a ser interpretado confusamente en algunos casos y que a lo que se refiere es "a la asistencia por el remolcador en el curso de un contrato de remolque anterior a la creación del peligro corrido por el remolcado"(236)

(234) Vicente Solé de Sojo. Op.cit.p.29.

(235) Ibidem.p.30.

(236) Francisco Fariña. Op.cit.p.382.

En una sentencia francesa que resolvió el caso de un buque requisado por el Estado francés, en donde este sostenía que se trataba de un Remolque y se basaba en el artículo 4° de la Convención Internacional para indicar su apreciación; el Consejo de Estado decidió que el Ministerio francés tendría que pagar la remuneración de Asistencia correspondiente, con base en el artículo 8° de la Convención de Bruselas. Los hechos -- fueron así: El vapor "Tibor", requisado por el Estado francés, sufrió rotura de las palas de la hélice quedando en mala situación, por lo que decidió pedir auxilio; el vapor griego "Princess Sophia", se desvió de su ruta a Orán, Argelia, para acudir a prestar el auxilio. Habiendo mal tiempo, tomó a remolque al "Tibor" y logró conducirlo en seguridad al puerto de Cartagena. En la sentencia se declaró: "constituye una Asistencia Marítima y no un simple remolque el hecho de que un buque que avista a otro desamparado y pidiendo socorro, lo toma a remolque y lo deja en seguridad en un puerto"(237).

El peligro en que se encuentre el buque remolcado, no es necesario que sea inminente, basta que se trate de un peligro serio y así lo encontramos en algunas resoluciones judiciales.

Sentencia argentina: "La circunstancia de encontrarse un buque encallado en el antepuerto no decide que un auxilio sea considerado como un simple remolque, sino como una asistencia, cuando el servicio prestado por un remolcador que, después de intensos esfuerzos, luchando con la tormenta, ha conseguido librar al buque de una situación peligrosa, remolcándolo a otro para el puerto, donde lo dejó en seguridad"(238).

(237) Idem.

(238) Idem.

Sentencia estadounidense: "El remolcador que asiste a un buque incendiado en un puerto, alejándolo, tiene derecho a una remuneración de Asistencia. También el remolcador que recoge a bordo un hombre en el incendio y lo conduce a una ambulancia, tiene derecho a compartir la indemnización de Asistencia, con los que salvaron los bienes del buque"(239).

Entre los casos de transformación de un Remolque en una Asistencia ó Salvamento, anotaremos algunas resoluciones.

Sentencia belga: "Hay transformación del Remolque en una Asistencia en el caso de haber ocurrido un abordaje del remolcado con un tercero, produciéndose a dicho remolcado averías que hacen temer un siniestro y logrando el remolcador salvarlo de este peligro"(240).

Sentencia francesa: "Si después de romperse el remolque a causa del temporal, estando en peligro de encallar el remolcado, el remocador ha logrado volver a dar el remolque en condiciones para él peligrosas, después de varias tentativas infructuosas, sufriendo averías y riesgos inminentes para su tripulación"(241).

Sentencia inglesa: "Para transformarse en una Asistencia un contrato de remolque son necesarias dos condiciones: primera, que el buque remolcado se halle en peligro en virtud de circunstancias que no pudieron

(239) Ibidem. pp. 382-383.

(240) Ibidem. p. 378.

(241) Idem.

ser previstas; segunda, que los riesgos corridos por el remolcador sean tales que no puedan entrar en el cuadro del contrato de remolque"(242).

Bien dice Garibi que, "...si en el curso del remolque, el remolcado se sitúa en una posición de peligro por circunstancias extraordinarias imprevistas, el remolcador estará obligado a rendir toda clase de asistencia que pueda ser necesaria, haciéndose desde luego acreedor a un premio por salvamento..."(243).

En el supuesto de que se encuentre el remolcado en peligro, pero no existiendo para éste mayor riesgo que el esperado en un contrato de remolque; el remolcador no tendrá derecho a una remuneración en concepto de Asistencia ó Salvamento; tenemos algunas resoluciones al respecto.

En el caso del buque "Liverpool", cuando éste entraba a dique, tocó fondo porque a uno de los remolcadores le faltó el cabo de tierra; maniobrando expertamente, otro de los remolcadores, lo llevó para fuera y lo condujo de nuevo al interior del dique. En la sentencia del Tribunal se declaró que, "...el buque no había estado en inmediato e inminente peligro y que, además, el remolcador no corrió ningún riesgo distinto que el esperado y previsto en las condiciones del contrato general de remolque..."(244).

Sentencia inglesa, que desechó una reclamación por Asistencia: "...un remolcador que presta un

(242) Ibidem.p.380.

(243) José María Garibi Undabarrena. Op.cit.p.400.

(244) Ibidem.p.404.

servicio en virtud de un contrato regular de remolque, no tiene derecho a una indemnización por Asistencia -- por el simple hecho de las dificultades o retardos imprevistos que se producen en el cumplimiento de su cometido..."(245).

Entre otras sentencias sobre el peligro sobreenvenido, originado por circunstancias imprevistas, formularemos algunas.

En el caso del buque "Bernard" y el "Mathilde", el primero de ellos se hundió mientras iba remolcado por el segundo. El "Mathilde" arribó a puerto. Los armadores del "Bernard" contrataron con una Empresa dedicada a salvamentos, para ponerlo a flote; ésta Empresa alquiló los servicios del mismo remolcador "Mathilde" para los trabajos de Salvamento. Los armadores del "Bernard" alegaban que los salvadores del mismo no podían reclamar nada en concepto de Salvamento, fundándose en que los servicios del "Mathilde" no eran otra cosa que la continuación del contrato de Remolque concertado previamente. El Tribunal holandés que resolvió, declaró: "Si un remolcador, después del hundimiento del buque que remolca, arriba a puerto y mediante alquiler a una empresa de salvamento, vuelve al lugar del siniestro para tratar de hacer reflotar el buque hundido, estas operaciones deben considerarse como parte de la operación de salvamento y no como ejecución del primitivo contrato de remolque"(246), originándose por lo tanto, el derecho a remuneración para el "Mathilde".

Sentencia inglesa: "...los remolcadores con-

(245) Francisco Fariña. Op.cit.p.379.

(246) Ibidem.p.381.

tratados para un servicio de remolque ordinario, no -- pueden ser privados del derecho a reclamar una indemnización de asistencia, si en el cumplimiento de su servicio el buque se ha encontrado frente a un peligro -- real e imprevisto, del cual han contribuído efectivamente a salvarle..."(247).

Claro está que no puede ser concedida una remuneración por Asistencia ó Salvamento, si el peligro sobrevenido para el remolcado proviene de culpa del remolcador. Señalaremos un par de casos.

"En el remolque del Duc d'Aumale, éste sufrió una colisión con un tercero, siendo remolcado por su propio remolcador al primer puerto de refugio. La colisión fué debida tanto a negligencia del Duc d'Aumale -- como del remolcador. El Tribunal decidió que el presunto premio de salvamento, quedaba anulado debido a la manifiesta negligencia del capitán del remolcador"(248).

"Una Compañía de remolcadores se comprometió a enviar un remolcador capaz de remolcar, en las debidas condiciones, al 'Marechal Suchet' desde Falmouth sur oeste de Inglaterra a Londres. Durante el remolque, -- por falta de condiciones en el remolcador, embarrancó el remolcado. La Compañía de remolcadores envió al lugar del siniestro tres remolcadores más, logrando poner a flote al buque al cuarto día. El Tribunal decidió que no había lugar a premio por salvamento, ya que el siniestro fué debido a la falta de condiciones maríneas del remolcador, y era justo que la Compañía de remolcadores desencallase el buque, que por culpa de --

(247) Ibidem.p.379.

(248) José María Garibi Undabarrena. Op.cit.p.404.

ellos había embarrancado"(249).

Pero si por el contrario, el remolcado oculta hechos o circunstancias que hagan mas difícil el Remolque, o bien, si el remolcador, actúa ignorando los mismos contratando un servicio de Remolque cuando no están frente a otra cosa que una Asistencia o Salvamento, siempre podrá reclamar la remuneración correspondiente por el verdadero servicio que prestó(250).

Garibi nos ofrece en su libro un caso en este sentido: "Un remolcador, desconociendo que el buque - remolcado había perdido las anclas y estropeado el molinete, contrató un remolque por muy poco dinero, desde la boca del Támesis a Londres. El Tribunal concedió un premio, aunque pequeño, por salvamento"(251).

Mencionaremos algunas resoluciones judiciales, que distinguen el simple servicio de Remolque de una Asistencia ó Salvamento.

Sentencia belga: "Lo que diferencia la Asistencia del Remolque, es el peligro, y basta respecto a esto que haya un riesgo posible y previsto. Constituye un Contrato de Asistencia y no de Remolque, el convenio en virtud del cual un barco pesquero se ofrece a librar a otro barco de un peligro inminente y no a conducirlo de un lugar a otro"(252).

En una Sentencia de Argelia se declara: "El auxilio prestado con buen tiempo a un motovelero, cuyo

(249) Ibidem. pp.404-405.

(250) Ibidem. pp.401 y 405.

(251) Ibidem. p.405.

(252) Francisco Farina. Cp.cit. p.383.

único motor auxiliar ha sufrido una avería, constituye una operación de remolque y no una asistencia. No puede decirse que el barco se encontrase en peligro - por el fallo del motor, pues en todo caso habría podido, utilizando las velas, llegar a puerto"(253).

Sentencia inglesa: "Se admite generalmente que hay simple servicio de remolque, cuando la asistencia requerida no tenía otro objeto que el de acelerar la continuación del viaje, mientras que el servicio debe ser calificado de salvamento desde el momento en que, en presencia de ciertos riesgos, todo marino prudente y experimentado habría aceptado la ayuda --- ofrecida contra el pago de la indemnización de salvamento"(254).

En las legislaciones en donde existe distinción entre la Asistencia y el Salvamento, para determinar el carácter del auxilio prestado, Farfña comenta que básicamente atienden a la circunstancia de -- que el buque auxiliado haya sido o no abandonado por la tripulación. Alude a una Sentencia y nos comenta -- que: - "Para que exista salvamento, es preciso que el buque esté en una situación angustiosa, no respondiendo a la intervención de su dotación, o que haya sido abandonado; si no se da este caso, sólo existe la asistencia cuando el buque está en peligro y es socorrido. A falta de apuro o de circunstancias graves, - hay un simple remolque"(255).

Aquella Sentencia a que se refiere Farfña, es a una alemana: "Constituye un acto de asistencia y no un salvamento, la ayuda prestada por un re--

(253) Ibidem. p. 390.

(254) Ibidem. p. 385.

(255) Idem.

molcador al buque remolcado, cuando salva durante un violento temporal, la situación peligrosa del remolcado que ha corrido el riesgo de pérdida total y ha sido abandonado por su dotación, a condición de que el abandono haya sido voluntario, volviendo al buque el capitán antes de que el remolcador se haya hecho cargo del buque abandonado"(256).

Anotaremos otros casos en que se distingue al Remolque de una Asistencia o Salvamento.

En el Tribunal de Comercio de Nantes, Francia, se discutió el siguiente caso: "Un remolcador que abandonado por su dotación en la desembocadura de un río y sin luces de posición fué abordado por una embarcación de mar. Esta tomó a remolque al remolcador para evitar su pérdida y lo condujo a puerto. El Tribunal de Nantes juzgó que este servicio era una verdadera asistencia y no un remolque, como se pretendía".(257)

Sentencia alemana: "Los esfuerzos realizados por un remolcador para reflotar un buque encallado, - exceden de los servicios previstos en el Contrato de remolque, y dan derecho al remolcador que los ha prestado a una indemnización por asistencia"(258).

En el caso del buque de cabotaje "Marcel -- Jean", que viajaba de Sète, sureste de Francia, a Argel, tuvo una avería y quedó inmovilizado, solicitando socorro. El remolcador "Saint Louis" desde Argel fue a su

(256) Idem.

(257) Ibidem. p. 387.

(258) Ibidem. p. 381.

encuentro, remolcándolo a éste puerto, con buen tiempo. En la resolución de éste caso, se determinó una remuneración en concepto de Asistencia del cinco por ciento de los valores salvados, declarándose que, "estas circunstancias no encuadraban en una operación de remolque y que gracias al perfecto conocimiento de la región por el patrón del remolcador pudo encontrar al buque asistido, que además tenía averías de importancia"(259).

Concluiremos el presente tema, con el comentario de Blas Simone que expresa: "...la conclusión -- del contrato de remolque sobrevendrá cuando, ante el grave peligro en que se encuentren el buque remolcado y el remolcador, el patrón de éste decida cortar los cabos para su propia salvación o actitud similar en -- otros tipos de remolque", luego dice, "...Resuelto así el contrato, el socorro del remolcador se traducirá en la prestación de servicios excepcionales en favor del buque auxiliado, que exceden del marco normal de la generalidad de los remolques para exteriorizarse en operaciones no previstas ni habituales..."(260).

Obsérvese que en su comentario, menciona los "servicios excepcionales" que la Convención Internacional de Bruselas de 1910, contempla como requisito indispensable para que el remolcador tenga derecho a remuneración por los servicios que preste,

Finalmente de todo lo que hemos escrito acerca del Remolque como Asistencia ó Salvamento, podemos concretar que para que se conceda remuneración por es-

(259) Ibidem. p. 387.

(260) Osvaldo Blas Simone. Cp.cit. pp. 5-6.

tos servicios, en las distintas decisiones judiciales a que hemos hecho referencia, siguen efectivamente el criterio de que la prestación del Remolque se realice en situación de peligro para el remolcado, o que el peligro aparezca, debido a circunstancias imprevistas, una vez concertado el servicio de Remolque y entonces sí, se configuraría una Asistencia o Salvamento.

6.- Asistencia o Salvamento en lugar cercano a la costa.

Comenzaremos este tema por señalar lo que dice nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos al respecto. Manifiesta ésta en su artículo 73: "La obligación de auxilio incumbirá a las autoridades o a cualquier persona que se encuentre en posibilidad de impartirlo, cuando el buque se encuentre en peligro o hubiese naufragio en lugar cercano a la costa...", finaliza éste artículo declarando que la falta de cumplimiento a esta obligación, será sancionada con el doble de la pena que para el delito de abandono de personas tipifica el artículo 340 del Código Penal para el Distrito Federal(#).

Determina el último artículo a que hemos hecho referencia, una punibilidad de "uno a dos meses de prisión o multa de diez a cincuenta pesos"(261), castigo que resulta obsoleto y no creemos que ninguna persona vaya a asustarse si no cumple con tal obligación, por lo que estimamos que debería procederse con mas rigor en este tipo de penalidades.

(#) Ley de Navegación y Comercio Marítimos...p.504.
(261) Código Penal para el Distrito Federal. México, Editorial Porrúa, S.A., 1977, pp.106-107. Colección Leyes y Códigos de México. Trigésima Edición.

El artículo 74 de la L.N.C.M.(262), dispone que dándole aviso a la autoridad marítima, se podrá ocupar cualquier propiedad para los efectos de la --- prestación de auxilio.(#)

La organización y dirección del servicio de Asistencia y Salvamento, dice el artículo 75 de nuestra Ley, será incumbencia de la autoridad marítima, ésta fijará qué estaciones de Asistencia o Salvamento - deben instalarse en los litorales. La autoridad marítima podrá autorizar a los particulares el establecimiento de éstas estaciones.(##)

El artículo 76 de la L.N.C.M., menciona que dentro de la zona portuaria la autoridad marítima, para la Asistencia o Salvamento, "podrá emplear los elementos disponibles a costa del naviero".(###)

Al referirse Fariña a la prestación de Asistencia o Salvamento por las autoridades de los puertos, comenta que éstas "...no pueden permanecer ajenas a esos servicios y aparte de las medidas de carácter humanitario para el obligado salvamento de las vidas humanas en peligro, también les incumbe adoptar iniciativas o medidas de cooperación en los auxilios prestados al buque y a su cargamento, pero esas medidas deben limitarse a lo necesario para salvaguardar los intereses expuestos y dejar en libertad de contratación de los auxilios que juzguen necesario concertar con empresas o con otros buques a los propieta

(262) Ley de Navegación y Comercio Marítimos de nuestro país.

(#) Ley de Navegación y Comercio Marítimos...p.504.

(##) Idem.

(###) Idem.

rios del que precisa asistencia, o sus representantes..."(263).

Cuando un buque necesita de servicios de Asistencia o Salvamento en costas de un país extranjero, generalmente se ha reconocido la intervención de los cónsules respectivos para encabezar, junto con el capitán - del buque de su país que necesita de auxilio, todas las medidas de socorro que consideren más convenientes. Deberá el cónsul practicar las diligencias necesarias para esclarecer las causas del accidente, defender los intereses nacionales relacionados con las operaciones de Asistencia o Salvamento coordinándose, de ser necesario, con las autoridades locales; éstas por su parte, - limitarán su intervención facilitando y cooperando en - general con todos los medios posibles que les sean solicitados, para el mantenimiento del orden, protección - de náufragos y conservación de todos los efectos salvados.(264)

Como cada caso de Asistencia o Salvamento, nos dice Farifia, "ofrece unas características peculiares, no puede establecerse a priori una norma general de intervención"(265), el cónsul limitará su intervención a lo estrictamente necesario con la autoridad local, si el - capitán se pone en contacto con los representantes de - sus armadores y los del seguro, realizando lo que éstos le indiquen. El cónsul, en su caso, remitirá toda la información que haya obtenido, una vez terminadas las operaciones de auxilio, a la autoridad jurisdiccional com-

(263) Francisco Farifia. Op.cit.p.355.

(264) Ibidem.pp.355-356.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.780.

Atilio Malvagni. Op.cit.p.218.

(265) Francisco Farifia. Op.cit.p.356.

petente(266). Para el caso de no haber cónsul, el capitán o quien haga sus veces, hará relación jurada de todo lo acontecido ante la autoridad local, debiendo entregar a la autoridad competente el original o copia -- certificada del mismo.(267)

El artículo 78 de nuestra L.N.C.M. dispone: - "En caso de salvamento se formará un inventario valorizado de los efectos salvados, que quedarán provisionalmente bajo la guarda de la persona que designe el capitán del buque auxiliado, mientras la autoridad no disponga otra cosa. Los equipajes de los pasajeros y de -- los tripulantes del barco auxiliado serán entregados a sus propietarios, representantes o herederos" (&).

En cuanto al naufragio y por lo que se refiere a los efectos salvados del mismo, ya hemos comentado que quedarán a la guarda de la autoridad marítima en base al artículo 82 de la L.N.C.M.(#)

La Ley de Navegación de Argentina, en la sección correspondiente a los naufragios, se muestra muy -- amplia en el caso de naufragio acontecido en costa argentina y asienta en el artículo 389: "...todo interesado en reflotar, extraer, remover o demoler un buque, artefacto naval, aeronave o restos náufragos, en aguas jurisdiccionales argentinas, debe solicitar autorización a la autoridad marítima. Del pedido se notificará al propietario y si el buque es de bandera extranjera -- al cónsul respectivo, quienes dentro de los 30 días, en

(266) Idem.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit.p.780.

(267) Idem.

(&) Ley de Navegación y Comercio Marítimos...pp.504-505.

(#) Ibidem.p.505.

el primer caso, y de 60 en el segundo, pueden manifes--
tar su oposición".

En el segundo párrafo del mismo artículo se -
indica que si nada se manifiesta o, en su caso, si la --
oposición no es razonable, la autoridad marítima conce--
derá la autorización solicitada.(268)

El artículo 390 de esta misma Ley observa: --
"El derecho al reflotamiento, extracción o demolición -
corresponde a quien, habiendo localizado el buque, arte--
facto naval, aeronave o restos náufragos, lo solicite -
en primer término. Las operaciones deben iniciarse y --
cumplirse dentro del plazo y en las condiciones que fi--
je la autoridad marítima; si ellas se abandonan o no se
cumplen en término, salvo causas debidamente justifica--
das, caducará la autorización concedida, sin perjuicio
de que aquélla sea solicitada por otro interesado".

Y continúa diciendo: "Los dueños del buque, -
artefacto naval, aeronave o restos náufragos, pueden ha--
cerse cargo en cualquier momento, del reflotamiento, ex--
tracción, remoción o demolición de aquéllos, previo pa--
go de la indemnización que corresponda a quien le fue -
adjudicada la operación".(269)

En otro artículo se subraya: "...el reflota--
dor puede exigir, como condición previa a la entrega, el
pago de los gastos y de la remuneración que le corres--
ponda, o el otorgamiento de fuerza pertinente, o, en su
defecto, solicitar el embargo del buque, artefacto na--
val o aeronave".(270)

(268) Ley de Navegación de Argentina...p.50.

(269) Idem.

(270) Ibidem. pp.50-51. Artículo 391.

También se especifica que al reflotador o recuperador se le deberán pagar los gastos realizados y daños sufridos, así como una remuneración que será determinada en base al artículo 379 de ésta Ley(271) y, tratándose de una empresa constituida para operar en esta clase de actividades, se tomará en cuenta, además, sus gastos generales.(272)

Finalmente y para concluir el presente tema, comentaremos que la Ley argentina ordena que los restos náufragos deberán ser entregados a la autoridad aduanera, para que ésta, a su vez, se los entregue a sus legítimos propietarios, previo pago de los gastos y remuneración al recuperador o reflotador y, en caso de controversia en el pago, los efectos serán puestos a disposición del Juez competente para que resuelva.(273)

7.- La Asistencia o Salvamento en caso de Abordaje.

El primer extremo a considerar, será formular una definición del abordaje y enunciar las clases del mismo.

Lo entendemos como el choque de dos o mas buques, en donde éstos se causan daños. El abordaje puede ser culpable, fortuito o dudoso.

El primero de ellos, es cuando uno de los bu-

(271) El artículo 379 de la Ley de Navegación argentina determina que factores se tomarán en cuenta para fijar la remuneración correspondiente por servicios de Asistencia o Salvamento que, a su vez, fue adoptado del criterio establecido en la Convención de Bruselas de 1910, artículo 8º. Ver en esta Tesis pp.78-79.

(272) Ley de Navegación de Argentina...p.51. Art.397.

(273) Idem. Artículos 392 y 393.

ques, o ambos, tienen la culpa por proceder negligente-
mente, por impericia o por haber omitido las reglas de
la navegación. Será fortuito el abordaje, cuando ningún
buque es culpable del siniestro; por último será dudoso,
cuando el Tribunal que ventile el caso de abordaje, no
pueda establecer quien es el culpable.(274)

Dentro de los requisitos en el abordaje, en--
contramos que haya contacto material, entre dos o mas -
buques y, que se sufran daños(275).

Producido el abordaje, la obligación de Asis-
tencia y Salvamento, se encuentra regulada por la Con--
vención Internacional para la Seguridad de la Vida Huma
na en el Mar (SOLAS) de 1974, y por el Reglamento Inter
nacional para prevenir los Abordajes de 1972.(276)

La Asistencia mutua es en éstos casos, dice -
Fariña, "...un deber primordial de humanidad y de coope
ración profesional ante los riesgos de la navegación..."(277).
en otra obra señala, "...falta al deber más elemental,-
el capitán que abandona los lugares donde entró en coli
sión, inmediatamente después del abordaje, sin preocu--
parse del salvamento de las personas..."(278).

(274) José E. Salgado Salgado. Cátedra citada. 13 de --
Agosto de 1981.

Francisco Fariña. Abordajes. Reglamentación Inter
nacional. Barcelona, Editorial Bosch, 1958, pp.5 a 13.

Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.pp.682-683.

Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op.cit.pp.173-174.

(275) José E. Salgado Salgado. Cátedra citada. 13 de --
Agosto de 1981.

(276) Idem. Sobre el tema. abundaremos en el inciso (D)
siguiente, de esta Tesis.

(277) Francisco Fariña. Abordajes. Op.cit.p.126.

(278) Francisco Fariña. Der. Com. Mar...Op.cit.p.341.

En nuestro país el incumplimiento de ésta --- obligación, como ya hemos hecho referencia en su oportu- nidad, será sancionada en los términos del artículo 340 del Código Penal(279). El Código de Justicia Militar im- pone, como también ya se mencionó, una pena de 4 o 6 -- años de prisión, al marino que sin motivo justificado -- deje de prestar auxilio a buques en peligro(280).

Si el buque que sufrió el abordaje, no puede seguir navegando por sus propios medios, será necesari- o contratar un remolque y, para el caso de encontrar- se en peligro, se transformará en una Asistencia o Salva- miento, asunto que ha sido tratado con anterioridad.

"Los buques remolcadores, especializados en -- estas operaciones de asistencia y salvamento, ofrecen -- por su construcción, por los equipos y el adiestramien- to del personal que los tripula, las mayores garantías de éxito para el salvamento de un buque en peligro des- pués de un abordaje"(281), generándose la consiguiente remuneración por el auxilio prestado.

Por lo que hace a la reparación de daños, Fariña declara que: "Es un principio jurídico, admitido -- universalmente, que todo aquél que ocasiona un daño in- terviniendo culpa o negligencia, queda obligado a la -- reparación de los daños y perjuicios ocasionados por el hecho causal"(282).

En el resarcimiento de daños y perjuicios se

(279) Ver Inciso (C) Número 6 del presente Capítulo.p.125.

(280) Ver en este mismo Capítulo Inciso (C) Número1.pp.94-95.

(281) Francisco Fariña. Abordajes. Op.cit.p.128.

(282) Ibidem.p.144.

va a estimar, "no sólomente la reparación de las averías sufridas por el buque. Abarca igualmente los daños que resulten ocasionados también por el abordaje al cargamento. Comprende, asimismo, todos los gastos o desembolsos a que haya dado lugar el abordaje y los de reflotamiento, si fueran necesarios, gastos de entrada en puerto de refugio de asistencia o salvamento, de dique seco, de reparaciones, peritaciones e inspecciones, pruebas después de reparación, etc."(283).

Por regla general en caso de abordaje fortuito o debido a un caso de fuerza mayor o si existiesen dudas acerca de las causas del abordaje, los daños serán soportados por cada buque que los haya sufrido.

Si es producido el abordaje por falta cometida por uno de los buques, le va a corresponder a éste la reparación de los daños que haya ocasionado. Tratándose de culpa común, la responsabilidad de cada uno de los buques será proporcional a las culpas que haya cometido. En el caso de que no se pueda establecer esa proporción o si aparecen equivalentes las culpas en cuanto a su gravedad, la responsabilidad será dividida en partes iguales.

También es importante mencionar que los daños causados a los buques o a sus cargamentos, a los bienes de la tripulación, de los pasajeros o de otras personas que se encuentren a bordo, estarán a cargo de los buques que aparezcan culpables en igual proporción.(284)

(283) Ibidem.p.154.

(284) Ibidem.p.149.

José Salgado Salgado. Cátedra citada.13-ago-1981.

Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op.cit.p.174.

Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit.pp.486-487.

Raúl Cerventes Ahumada. Op.cit.pp.682-683.

Ley de Navegación de Argentina. Art.358 a 360.p.47.

Regresando a la Asistencia y Salvamento en relación con el abordaje, cuando éste fuere fortuito, no cabe duda que el buque que preste servicios de auxilio tendrá derecho a remuneración por éste concepto, e incluso de ser abordaje culpable, si es el buque ino--cente quien los presta, tendrá desde luego derecho a remuneración, pero surge la interrogante de que si el buque que presta los servicios de Asistencia o Salvamento es el culpable del siniestro ¿tendrá derecho a remuneración?

Entendemos que no, ya que la Convención Internacional de Bruselas sobre Asistencia y Salvamento, en su artículo 8º, último párrafo, determina: "...El Juez podrá reducir o suprimir la remuneración si resultase que los salvadores habían hecho necesario, por su culpa, el salvamento o el auxilio..."(285).

Por su parte, la Jurisprudencia Internacional sostiene que cuando el buque que preste el auxilio sea el culpable del abordaje, no podrá reclamar remuneración por esos servicios y que de cualquier manera estará obligado a prestarlos para disminuir las consecuencias de su culpa, ya que tendrá que considerar que la situación de peligro ha sido ocasionada por el, coincidiendo de esta forma, con el parecer de la Convención de Bruselas sobre Asistencia o Salvamento, art.8º.

Para el caso de que el buque auxiliador sea parcialmente responsable, se ha llegado a reconocer --

(285) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit. p.696.

Santiago Hernández Izal. Tomo II. Op.cit. p.190.

Agustín Vigier de Torres. Op.cit. p.804.

Francisco Fariña. Der.Com.Mar...Op.cit. p.342.

que puede tener derecho a remuneración, que puede ser reducida de acuerdo al citado artículo de la Convención sobre Asistencia o Salvamento. Habrá que ver, según el caso, la graduación de su responsabilidad para determinarla.

Sin embargo, esta solución no siempre es --- aceptada. En el abordaje del Cargaison, ex Capella, los dos buques eran culpables del abordaje. Se repartieron los daños por partes iguales, pero se rechazó la reclamación por Asistencia en base a que la culpa excluía --- tal remuneración, ya que nadie puede resultar beneficiado por hechos producidos por su propia culpa.(286)

En base al mismo principio de derecho, en el caso del remolcador Duc d'Aumale(&), también fue denegada la reclamación que pretendían los propietarios del remolcador, ya que junto con el buque remolcado --- resultaban culpables del abordaje producido.(287)

Para el caso de acudir varios salvadores después del abordaje, la culpa anterior, imputable a uno de ellos, no obsta para el reconocimiento del derecho a remuneración para los demás auxiliadores por el servicio de Asistencia o Salvamento prestado. En este sentido se ha pronunciado la Jurisprudencia Internacional.

Por otra parte, generalmente se reconoce derecho a remuneración, cuando el buque auxiliador perte

(286) Ibidem.pp.342-343.

(&) El caso del "Duc d'Aumale" esta mencionado en el Remolque como Asistencia o Salvamento. Número 5 del Inciso (J) de éste Capítulo. Nota 248.p.120.

(287) Francisco Fariña. Der. Cos. Mar... Op.cit. p.243.

nece al mismo armador que el culpable del abordaje.

En el abordaje entre el "Kafiristan" y el "Empress of Britain", que ya ha sido mencionado con antelación, la Cámara de los Lores de Inglaterra consideró -- que: "el hecho de haber prestado un servicio de asistencia a un buque en peligro, después de un abordaje, por otro buque perteneciente al mismo propietario que aquel que, al menos en parte, aparece responsable del abordaje, no impide al propietario de este buque asistente reclamar una indemnización por asistencia"(288).

El principio fundamental de ésta decisión, observa Fariña, "fue que la culpa de un buque debe sólo - considerarse en relación al propio buque en que se cometió, considerado como una entidad independiente de los demás buques que pueda poseer el mismo armador y que -- puedan tener una mayor o menor intervención en el hecho que motivó el accidente o en sus consecuencias"(289).

Lord Wright manifestaba. "Aparece conforme a las ideas de Derecho Marítimo tratar en un caso de esta especie, a los fines de la asistencia, cada uno de los buques como una entidad separada y no tener en cuenta en este aspecto que pertenecen a un armador común y las consecuencias de la regla de responsabilidad subsidiaria. El propietario del buque asistente, en estas condiciones, aparece dissociado de sí mismo, como propietario del buque inculcado"(290).

"El armador considera cada embarcación que po

(288) Ibidem. pp. 344-345.

(289) Ibidem. p. 345.

(290) Idem.

see como una fortuna de mar distinta, por lo cual sólo responde ante sus acreedores marítimos hasta por el valor del buque y sus elementos. Esto constituye lo que en Derecho Marítimo se conoce como limitación de la responsabilidad del armador".(291)

Sin embargo, el propietario no podrá aplicar la limitación, por los créditos resultantes de Asistencia o Salvamento, en base a la Convención Internacional sobre la limitación de la responsabilidad de propietarios de buques, del 10 de Octubre de 1957, que suplió a la del 25 de Agosto de 1924.(292)

Finalmente, comentaremos que si el abordaje acontece en mar territorial, la ley aplicable será la del Estado en donde se produjo el accidente; ocurriendo en alta mar, la ley que se aplica será la del buque culpable.(293)

D) El Salvamento de Vidas Humanas en el Mar.

1.- Algunas Convenciones Internacionales sobre el tema.

En general, podemos decir que el auxilio a las personas es obligatorio, ya que así está impuesto por Convenciones Internacionales y normas legales nacio

(291) José E. Salgado Salgado. Cátedra citada. Notas sobre el tema "El Buque".

Francisco Fariña. Abordajes. Op.cit.p.150.

(292) Santiago Hernández Izal. Tomo II.Op.cit.pp.44 a 46.

(293) José E. Salgado Salgado. Cátedra citada.13-Ago-1981.

Francisco Fariña. Abordajes. Op.cit.pp.151,165-169.

Santiago Hernández Izal. Tomo II.Op.cit.p.179.

nales. Comenzaremos por enunciar lo previsto, en cuanto al Salvamento de vidas humanas en el mar, por algunas - Convenciones Internacionales.

La multicitada Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento Marítimos de 1910. establece en su artículo 11 lo siguiente: "Todo capitán esta obligado, -- siempre que pueda hacerlo sin serio peligro para su buque, su dotación y sus pasajeros, a prestar auxilio a toda persona, aun enemiga, encontrada en el mar en peligro de perdición. El propietario del buque no será responsable por las contravenciones a la disposición precedente"(&).

La obligación de auxilio a las personas, también la contempla la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Auxilio y al Salvamento de las Aeronaves, o por las Aeronaves en el Mar, firmada - en Bruselas en 1938.(\$)

En igual forma, la Convención sobre Alta Mar, firmada en Ginebra en 1958, declara en su artículo 12: "1. Los Estados deberán obligar a los capitanes de los buques que naveguen bajo su bandera a que, siempre que puedan hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:

"a) Presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;

"b) Se dirijan a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en

(&) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.696.

(\$) El texto de esta Convención será tratada en el inciso (E) del presente Capítulo de esta Tesis.

cuanto sepan que necesitan socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo;

"c) En caso de abordaje, presten auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros, y, cuando sea posible, comuniquen al otro buque el nombre del suyo, el puerto de inscripción y el puerto mas próximo en que hará escala.

"2. El Estado ribereño fomentará la creación y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz, en relación con la seguridad en el mar y ---cuando las circunstancias lo exijan--- cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales".(294)

La Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar(SOLAS) de 1974, adoptada en el seno de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, que en su Capítulo V trata sobre la Seguridad de la Navegación, contempla en su Regla 10 "Mensajes de socorro. Obligaciones y Procedimientos", que a continuación transcribiremos.

"a) El capitán de todo buque que, hallándose éste en la mar, reciba una señal, de la fuente que sea al efecto de que un buque, una aeronave o una embarcación de supervivencia se hallan en peligro, está obligado a acudir a toda máquina en auxilio de las personas siniestradas, informando a éstas, si le es posible, de que acude a auxiliarlas. Si no puede acudir a prestar ese auxilio o si, dadas las circunstancias especiales del caso de que se trate, estima que es irrazonable o innecesario hacerlo, anotará en el Diario de navegación las razones por las cuales no acudió en auxilio de las

(294) Raúl Jorjentes Ahumada. Op.cit. p. 80.

personas siniestradas.

"b) El capitán de un buque que se halle en peligro tiene derecho, previas las consultas que pueda -- efectuar con los capitanes de los buques que respondan a su llamada de socorro, a requerir auxilio del buque o de los buques que en su opinión mejor puedan prestarlo, y el capitán del buque o los capitanes de los buques requeridos estarán obligados a satisfacer el requerimiento acudiendo a toda máquina en auxilio de las personas-siniestradas.

"c) El capitán de un buque quedará relevado -- de la obligación impuesta por el párrafo a) de la presente Regla cuando tenga conocimiento de que uno o mas buques que no sean el suyo han sido requeridos y están-satisfaciendo el requerimiento.

"d) El capitán de un buque quedará relevado -- de la obligación impuesta por el párrafo a) de la presente Regla, y, si su buque ha sido requerido, de la -- obligación impuesta por el párrafo b) de la presente Regla, si las personas siniestradas o el capitán de otro buque que haya llegado ya al lugar en que se encuentran dichas personas le informan que el auxilio ya no es necesario.

"e) Las disposiciones de la presente Regla se entienden sin perjuicio de lo dispuesto en el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y salvamento en el mar, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, especialmente por lo que respecta a la obligación de prestar auxilio im--

puesta por el Artículo 11 de dicho Convenio".(295)

En el artículo 12 de la Convención sobre -- Asistencia y Salvamento Marítimos, establece que se - deja a las legislaciones nacionales que castiguen el incumplimiento de la obligación de Salvamento de personas, por lo que la mayoría de las legislaciones internas imponen sanciones para tal infracción.

Al respecto, nuestra L.N.C.M. indica en su artículo 72: "Todo capitán de buque que se encuentre próximo a otra embarcación o persona en peligro, estará obligado a auxiliarlos y sólo podrá excusarse de - esta obligación cuando el hacerlo implique peligro serio para su propio buque, su tripulación o sus pasajeros. El incumplimiento de esta obligación se sancionará por la autoridad judicial federal con el doble de la pena que para el delito de abandono de personas establece el artículo 340 del Código Penal para el Distrito Federal"(&).

La pena consiste, como ya lo hemos señalado en uno o dos meses de prisión o multa de diez a cincuenta pesos, que aplicándolo a la L.N.C.M., resulta un castigo de dos a cuatro meses de prisión o multa - de veinte a cien pesos.(#)

Prácticamente con tales castigos, se esta - dejando a consideración personal el auxiliar o no a -

(295) Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes(MERSAR). Londres, 1980, Tercera Edición.p.6.

(&) Ley de Navegación y Comercio Marítimos...pp.503-504.

(#) Código Penal para el D.F...pp.106-107.

personas en peligro, por lo que estimamos que resulta obvio que es mucho mas fácil desembarazarse de tal -- obligación, por la pena tan insignificante, que arriesgarse para cumplirla.

Por lo tanto, pensamos que urge una reforma a nuestra Ley para adecuarla a la realidad de la época actual, haciéndola mas digna de observación y estableciendo una punibilidad severa, adecuada y justa, para quienes no cumplan con este deber de socorro, que es por otra parte, un acto de solidaridad humana.

También hemos comentado con anterioridad, - que el Código de Justicia Militar de nuestro país si establece una pena mas rigurosa, cuatro o seis años - de prisión, al marino que dejare de prestar auxilio - sin causa justificada(296), que, desde luego, con un castigo de esta naturaleza, ya se piensa dos veces su inobservancia.

En España, el incumplimiento de la obligación de auxilio será castigada con arreglo a la Ley - Penal y disciplinaria de la Marina Mercante y al Código de Justicia Militar(297); en Argentina, de acuerdo al Código de Justicia Militar, artículo 729, si el capitán se rehusare a prestar el auxilio, cuando el buque en peligro pertenezca al Estado argentino, será - castigado con prisión de cuatro meses a un año(298), - sin embargo, en otras legislaciones el incumplimiento es sancionado con penas más severas.

Por lo que se refiere a la remuneración por

(296) Alejandro Sobarzo. Op.cit. pp.48-49.

(297) Agustín Vigier de Torres. Op.cit. pp.801 y 806.

(298) Atilio Malvagni. Op.cit. p.211.

el Salvamento de vidas humanas en el mar, la Conven--
ción Internacional sobre Asistencia y Salvamento dis-
pone en su artículo 9º: "Las personas salvadas no es-
tán obligadas al pago de ninguna remuneración, sin -
que esto modifique las disposiciones de las Leyes na-
cionales sobre esta materia", nuestra L.N.C.M. nada -
determina; en su segundo párrafo dice:

"Los salvadores de vidas humanas que intervi-
niesen con ocasión del accidente que haya dado lugar
al salvamento o al auxilio, tendrán derecho a una par-
te equitativa de la remuneración concedida a los sal-
vadores del buque, del cargamento y de sus accesorios" (&).

Señalaremos un caso: "El buque 'Suevic', de
12,500 toneladas, con niebla y fuerte viento, embarran-
có al S.W. de Lizard, suroeste de Inglaterra. La ma--
rea iba decreciendo tanto, que la parte de proa del -
buque quedó aprisionada entre las rocas, permanecien-
do a flote la parte de popa en diez brazas de agua. El
'Suevic' navegaba de Australia a Londres con carga ge-
neral y 382 pasajeros, siendo 142 los tripulantes. Cua-
tro potentes remolcadores llegaron a Falmouth para --
proceder al rescate. Debido a la niebla reinante, al
mal tiempo y a lo rocoso del lugar, los remolcadores
no podían acercarse al buque encallado. Atendiendo a
la demanda, los salvadores de náufragos de la locali-
dad, tomando a remolque los botes salvavidas, logra-
ron, en varios viajes, salvar y llevar a tierra al pa-
saje y a la dotación, y los remolcadores pudieron sal-
var parte del buque y parte de la carga. El Tribunal
decidió que los armadores, capitanes y tripulaciones
de estos remolcadores, así como los salvadores de náu

(&) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit. p.696.

fragos, tenían derecho a un premio por salvamento"(299).

No queremos olvidar, hacer el comentario de - que nuestro país firmó con Estados Unidos el 13 de Junio de 1935 una Convención para el Envío de Barcos con fines de Auxilio y Salvamento, publicada en el Diario - Oficial el 30 de Marzo de 1936, en donde se acordó que los barcos, según ésta Convención la palabra barco comprende a los aeroplanos, y aparatos de Salvamento, ya - sean públicos o de particulares, de cualquiera de estos países, podrán auxiliar a los barcos de su propia nacionalidad, incluyendo a los pasajeros que se puedan encontrar en peligro en las costas o dentro de las aguas territoriales del otro país.(300)

A continuación comentaremos el contenido principal de dos instrumentos valiosísimos para el Salvamento de vidas humanas en el mar, que son el Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes(MERSAR), de Londres de 1980(301), y el Convenio Internacional sobre -- Búsqueda y Salvamento Marítimos, fechado en Hamburgo el 27 de Abril de 1979, ambos adoptados por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental(OCMI).(&)

2.- Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes.

Esta compuesto por ocho Capítulos que compren

(299) José María Garibi Undabarrena. Op.cit.p.392.

(300) Alejandro Sobarzo. Op.cit.pp.49-50.

(301) El texto a que haremos referencia comprende todas las Enmiendas aprobadas por la OCMI hasta la celebración del cuadragésimo segundo periodo de sesiones del - Comité de Seguridad Marítima, Mayo de 1980.

(&) En Mayo de 1982 entró en vigor las reformas de la constitución de la OCMI, que se llamará ahora Organización Marítima Internacional(OMI).

den la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento, medidas que ha de tomar el buque en peligro, medidas que han de tomar los buques auxiliadores, auxilio prestado por aeronaves de búsqueda y salvamento, planeamiento y conducción de la exploración, fin de la Búsqueda, comunicaciones y, por último, Aeronaves siniestradas en el mar.

El Manual tiene por objeto proporcionar asesoramiento a quienes puedan necesitar auxilio de otros, o a los que estén en condiciones de prestar el auxilio, -- pretendiendo que sirva de ayuda al capitán de cualquier buque que pueda ser llamado a dirigir en el mar operaciones de búsqueda y salvamento de vidas humanas en situación de peligro.

Según se desprende de su introducción, las categorías de sucesos que entrañan peligro son de dos clases: sucesos en aguas costeras y sucesos en alta mar. En los primeros cabe contar con el auxilio de buques, - aviones, helicópteros o servicios costeros de Salvamento. En alta mar, con buques y aeronaves de gran radio - de acción, aunque sólo los buques podrán acudir a zonas oceánicas muy lejanas.

En cuanto a las obligaciones y responsabilidades, se observa que la base del Manual lo configuran -- los Convenios Internacionales en los que se establecen las responsabilidades por lo que se refiere a la prestación de auxilio en el mar. Aquí mismo se menciona, la - obligación de los capitanes, dentro de sus medios, de - prestar toda la Asistencia posible en los casos en que se encuentren personas en peligro en el mar. Obligación prevista en la Regla 10 del Capítulo V del Convenio In-

ternacional para la Seguridad de la Vida humana en el -
Mar.(#)

En el penúltimo punto de la introducción, se alude a que el conocimiento de la situación de los buques es un dato de gran importancia en las operaciones de búsqueda y salvamento, por lo que se recomienda a -- los capitanes que hagan uso de los "Sistemas de notificación de la situación".(&)

Se finaliza la introducción con el señalamiento de las abreviaturas que se utilizarán en el desarrollo de los Capítulos, de las que tomaremos algunas a -- las que nos referiremos.

MERSAR	Manual de Búsqueda y Salvamento para buques mercantes.
CRS	Estación costera de radio.
CSS	Coordinador de la búsqueda de superficie.
ETA	Hora estimada de llegada.
INTERCO	Código Internacional de Señales.
OSC	Jefe en el lugar del siniestro.
RCC	Centro coordinador de Salvamento.
SAR	Búsqueda y Salvamento.

En el capítulo I que lleva por título "Coordinación de las Operaciones de Búsqueda y Salvamento", se señala que se requiere para la conducción eficaz de las operaciones de búsqueda y salvamento, coordinación entre las organizaciones y unidades a las que corresponde

(#) Ver en este mismo Capítulo Inciso D. Número 1.pp.139-14
(&) Los detalles acerca de los Sistemas de informes sobre situación se encuentran en la publicación de la OCMI "Sistemas de notificación de la situación de los buques mercantes"

prestar el auxilio. Algunos Estados han establecido que ciertas autoridades de tierra mantengan una coordinación general y supervisen la conducción de las operaciones, y para este fin se crean dependencias en áreas designadas, que se les conoce con el nombre de "Centros coordinadores de Salvamento"(RCC), y las áreas bajo su jurisdicción "Áreas de Búsqueda y Salvamento". En algunas áreas, dichas autoridades tienen aeronaves y buques especializados (unidades SAR).

En igual forma se emplearán, de ser posible, cuantas aeronaves y buques, militares y navales o de cualquier otro carácter, que puedan ser útiles en las operaciones. Los buques mercantes, en la mayoría de las áreas, podrán participar en las operaciones, siendo las estaciones costeras de radio (CRS) de mucha importancia, ya que están en estrecho contacto con las autoridades SAR de tierra.

En cuanto a los buques mercantes que se presenten en el lugar del siniestro, si no se dispone de buques SAR especializados, será indispensable que uno de aquéllos asuma el cometido de coordinador de la búsqueda de superficie (CSS).

Al respecto en el Capítulo III se indican las funciones del CSS, que entre otras, tendrá que organizar y coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento e informar a una estación costera de radio (CRS) de la marcha de los acontecimientos. Se determina también, que sea nombrado lo más pronto posible por mutuo acuerdo entre los buques interesados, sin embargo el primer buque que llegue deberá tomar inmediatamente las medidas necesarias, el CSS deberá tener buenos medios de comunicación por radio y, en caso de haber problemas por

el idioma, se empleará el Código Internacional de Señales (INTERCO).

Volviendo al Capítulo I, si en el lugar del siniestro se encuentran simultáneamente, buques mercantes y aeronaves y/o buques, incluidos buques de guerra, SAR especializados, una de éstas unidades será el "Jefe en el lugar del siniestro" (OSC), y los buques mercantes recibirán instrucciones de éste. El OSC es el comandante de dicha unidad especializada, encargada de las operaciones SAR en el lugar del siniestro; concluye el Capítulo I del MERSAR, estableciendo la frecuencia para la comunicación directa entre las unidades.

El Capítulo II del MERSAR titulado "Medidas que ha de tomar el buque que se halle en peligro", determina para la transmisión del mensaje de socorro, las frecuencias internacionales de socorro que deberá utilizar el buque en peligro, y otros medios para el caso de que no sean contestadas por otras estaciones.

El mensaje de socorro deberá contener, siempre que sea posible, la mayor información sobre: identificación del buque; situación; naturaleza del siniestro y -- clase de ayuda que se pide; otros datos que puedan facilitar el salvamento como por ejemplo, rumbo y velocidad si el buque está navegando, el propósito del capitán, número de personas que abandonan el buque, tipo de cargamento si fuese peligroso.

Otra información importante será: estado del tiempo en las inmediaciones, dirección y fuerza del viento, estado y dirección del mar, visibilidad, presencia de peligros para la navegación, por ejemplo, icebergs, hora de abandono del buque, número de tripulantes que --

permanecen a bordo, número de heridos graves, número y tipo de embarcaciones de supervivencia puestas a flote. Normalmente no será posible incluir toda esta información en el mensaje de socorro, por lo que una serie de mensajes cortos será preferible a uno o dos mas largos.

Queda entendido también, que en el caso de -- que cambien las circunstancias y ya no se necesite el -- auxilio pedido, inmediatamente se deberán anular los -- mensajes de socorro.

Finalmente, se observa que será muy importante que se le de un uso adecuado a todos los medios de -- que dispongan los buques en peligro, para llamar la atención de aeronaves y buques que se encuentren cerca de -- ellos. En primer lugar se efectuarán las transmisiones de radio, los otros medios, por ejemplo cohetes y bengalas de mano, se conservarán hasta tener la seguridad de que puedan ser vistos. Con el adiestramiento previo, -- el mayor número de tripulantes conocerá el uso adecuado de todos los medios con que se cuentan para su seguridad.

En el Capítulo III "Medidas que han de tomar los buques auxiliares", se detallan las llamadas y -- mensajes de socorro que pueden recibir los buques, las medidas inmediatas que deberá tomar el buque que reciba un mensaje de socorro, destacando que deberá comunicar al buque en peligro su identidad, situación, velocidad y hora estimada de llegada(ETA); mantendrá escucha continua en la frecuencia de socorro; sostendrá continuamente en funcionamiento el radar. Si el buque en peligro olvida transmitir la información que debe contener

el mensaje de socorro, el buque que se dirija a prestar el auxilio solicitará cuantos datos requiera.

Al dirigirse al lugar del siniestro, se deberá ir tomando medidas para ayudar a los botes y balsas a atracarse al buque, **para auxiliar a la rápida recuperación** de los supervivientes heridos o personas cansadas que se encuentren en el mar, que los tripulantes estén equipados para meterse en el agua en auxilio de los supervivientes, tener listas balsas salvavidas para que se utilicen como medio de embarco, tener preparadas camillas para los que necesiten primeros auxilios.

En cuanto al establecimiento y funciones del coordinador de la búsqueda de superficie (CSS), ya hemos hablado con anterioridad. (&), por lo que sólo comentaremos que el CSS deberá controlar los canales disponibles para la comunicación entre buques.

Cuando se acerquen al lugar del siniestro, es importante que los buques tomen medidas para hacerse bien visibles a los supervivientes, como por ejemplo, haciendo señales de humo durante el día y en la noche mantener el buque bien iluminado. Por último, el CSS hará pleno uso de todos los medios electrónicos de navegación, para la planeación de la exploración.

El Capítulo IV se refiere al "Auxilio prestado por aeronaves SAR". Aquí se señalan los elementos especiales de equipo lanzables desde el aire por aeronaves SAR, al auxilio prestado por helicópteros especificándose que éstos se podrán utilizar para el suministro de equipo y/o para el salvamento o la evacuación de personas, determina que el radio de acción de los heli-

(&) Ver Capítulo I del NERJAR. p. 147 de este trabajo.

cópteros será una distancia máxima entre el buque y la base de 50 a 300 millas marinas. Indica la forma en que se suministrará el equipo, medios para la evacuación de personas y su utilización, la forma en que debe proceder el helicóptero en el auxilio así como el buque que lo recibe, se subraya que todos los tripulantes que intervengan y las personas que se van a evacuar, lleven puestos chalecos salvavidas. Esto es, en términos generales, el contenido principal del Capítulo IV.

El Capítulo V denominado "Planeamiento y Conducción de la Exploración", tiene por objeto que las -- unidades de superficie, y en forma especial los buques mercantes que se encuentren cerca del lugar del siniestro, puedan llevar a efecto la búsqueda de modo eficaz, junto con las aeronaves SAR, siempre que sea posible, -- por lo que será necesaria la planificación anticipada -- de recorridos y procedimientos de exploración, que permitan a los buques mercantes de cualquier pabellón cooperar con un mínimo de dificultades y retraso en operaciones coordinadas.

Para lograr éste objetivo, en el presente capítulo, se establecen un gran número de modelos de exploración que toman en consideración diversas circunstancias. Aquí se engloba el planeamiento de la exploración a cargo del coordinador de la búsqueda de superficie, la velocidad de los buques en la exploración normalmente será la velocidad máxima del más lento de los buques, los distintos tipos de exploración y trayectorias, según el número de los buques auxiliares, medidas que ha de adoptar el CSS en caso de visibilidad reducida, en fin, todas las cuestiones técnicas relativas a la localización del buque en peligro.

El Capítulo VI titulado "Fin de la Búsqueda", comprende, una vez localizado el buque en peligro, los procedimientos para el salvamento de los supervivientes. El coordinador de la búsqueda de superficie, decidirá - el método a utilizar en el salvamento y eligirá al buque o buques mejor equipados para la operación, los buques auxiliares deberán estar preparados para la prestación del auxilio. Una vez terminado el salvamento, el CSS informará a la mas próxima CRS los siguientes puntos:

- a) Nombre de los buques que lleven supervivientes a bordo; número de supervivientes en cada buque y puertos a que se dirijen.
- b) Estado físico de los supervivientes.
- c) Necesidad de asistencia médica.
- d) Estado en que se encuentra el buque sinistrado y si representa un peligro para la navegación.

En el presente Capítulo también se menciona - que cuando la búsqueda no ha llegado a feliz término, el CSS antes de suspenderla, deberá tomar en consideración los siguientes factores:

- a) La posibilidad de que los naufragos, si -- aún viven, puedan estar en el área de exploración.
 - b) La probabilidad de detección del blanco, si estuviera en las áreas que se exploran.
 - c) El tiempo disponible con que cuenta cada - una de las unidades exploradoras para permanecer en el lugar del siniestro.
 - d) La posibilidad de que los naufragos puedan
-

aún encontrarse con vida, dadas las condiciones reinantes de temperatura, viento y estado del mar.

El coordinador de la búsqueda de superficie, atendiendo a su propio criterio y luego de consultar -- con los demás buques auxiliadores y con las autoridades de tierra, según proceda, tomará las siguientes medidas: tratándose de sucesos en alta mar, dará por terminada la búsqueda activa, recomendando a los buques auxiliadores la continuación de su viaje y se lo hará saber a las autoridades de tierra. Si se trata de sucesos en aguas costeras, consultará con las autoridades de tierra, a través de la estación costera de radio local, para determinar si procede dar por terminada la búsqueda.

El penúltimo Capítulo (VII) del MERSAR, versa sobre las "Comunicaciones", estableciendo las frecuencias para fines de socorro. Menciona que los buques que transmitan un mensaje de auxilio, deberán de utilizar la señal de alarma apropiada antes de transmitirlo, hasta en tanto no establezcan contacto con los servicios de salvamento. Señala los siguientes medios visuales de comunicación:

- a) Lámpara de señales.
- b) Banderas del Código Internacional.
- c) Las señales visuales descritas en el Convenio de Seguridad, Reglamento para prevenir los abordajes y Código Internacional de Señales (INTERCO).

Enuncia los medios de comunicación entre buques y aeronaves SAR, señalando que la radiocomunica---

ción entre éstos, puede transmitirse al centro coordinador de salvamento(RCC) a través de una CRS. Asimismo, se manifiesta que cuando sea necesario que una aeronave -- conduzca a un buque al lugar del siniestro, transmitirá instrucciones precisas por cualquier medio de que disponga, y para el caso de no ser posible, se detallan -- las maniobras que podrá ejecutar la aeronave para indicarle al buque, que desea dirigirlo hacia una aeronave o buque en peligro.

Por último, el Capítulo VIII del MERSAR, contempla a las "Aeronaves siniestradas en el mar", expresando las frecuencias que puede utilizar una aeronave para transmitir por radio un mensaje de socorro. Se expone asimismo, que como existe enlace entre las estaciones costeras de radio(CRS), las unidades aeronáuticas y los organismos de búsqueda y salvamento, generalmente los buques mercantes se enterarán de los siniestros aeronáuticos que ocurran en el mar, en virtud de los mensajes radiodifundidos por las CRS en las frecuencias internacionales de socorro.

Asevera en igual forma, acerca de otros medios por los que los buques mercantes se pueden enterar de siniestros de aeronaves y se dispone que las aeronaves en peligro, podrán utilizar cualquier medio para -- llamar la atención y dar a conocer su situación para obtener auxilio.

En cuanto a las medidas que debe tomar el buque si la aeronave todavía se encuentra en el aire, como éstas suelen hundirse rápidamente, es decir, en minutos, a los buques se les tratará de proveer la situación exacta de la aeronave que intenta realizar un ama

raje forzoso, y una vez facilitado, el buque consultará con los demás buques que se hayan sumado para la prestación del auxilio, sobre el método mas conveniente para el salvamento.

El buque que se dirija al lugar del siniestro, contestará a la estación que envió el mensaje de auxilio dándole a conocer su identidad, situación y las medidas que se hayan tomado(#); para el caso de que un buque reciba directamente de una aeronave un mensaje de socorro, actuará según lo anteriormente indicado y retransmitirá el mensaje a la estación costera de radio mas próxima. Si la aeronave decide el amaraje forzoso, se expresa en este Capítulo, las medidas que tomará el buque así como la información que deberá facilitar al piloto de la aeronave.

Por lo que se refiere a las medidas que debe tomar el buque para el salvamento, como la aeronave puede destrozarse en el momento de chocar con el agua y las balsas salvavidas pueden resultar dañadas, el buque deberá tener un bote salvavidas listo para emplearse, preparar guías a bordo del buque y del bote salvavidas, amén de otros elementos.

El método para recoger a los supervivientes, quedará a juicio del capitán del buque que lleva a cabo la operación de salvamento. Para concluir, se comenta que en ocasiones los supervivientes de un accidente de aviación que sean rescatados pueden dar información que ayude al salvamento de otros accidentados, por lo que los capitanes deberán hacerles preguntas, comunicando las respuestas a una CRS y, asimismo, comunicar la si--

(#) Ver en esta Tesis, Capítulo III del MERSAR. pp.149-150.

tuación del buque que llevó a cabo el salvamento y la hora en que se rescató a los supervivientes.

3.- Convención Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos.

El presente Convenio fechado el 27 de abril de 1979, si bien no ha entrado en vigor, consideramos de gran importancia comentar su contenido principal, ya que se trata de un instrumento valioso en el intento de fomentar la cooperación internacional para el salvamento de vidas humanas en el mar que se hallen en peligro.

El Convenio y su Anexo, adoptados en Hamburgo por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), ahora llamada Organización Marítima Internacional (OMI), no ha entrado en vigor ya que, según se desprende de su artículo V, ello ocurrirá 12 meses después de la fecha en que 15 Estados se hayan constituido en Partes en el mismo, y hasta el 7 de octubre de 1981, sólo 5 Estados habían presentado sus instrumentos de ratificación. (302)

Las consideraciones en las que se basan las Partes en el Convenio son las siguientes:

"CONSIDERANDO que varios Convenios Internacionales conceden gran importancia a la prestación de auxilio a personas que se hallen en peligro en el mar y al

(302) Los Estados que han presentado sus instrumentos de ratificación son: Francia el 9 de Abril de 1980, Inglaterra el 22 de Mayo de 1980, Estados Unidos el 12 de Agosto de 1980, Argentina el 18 de Mayo de 1981 y Chile el 7 de Octubre de 1981.

establecimiento por parte de todo Estado ribereño de --
las medidas que exijan la vigilancia de costas y los --
servicios de búsqueda y salvamento,

"CONSIDERANDO la recomendación 40 aprobada --
por la Conferencia internacional sobre seguridad de la
vida humana en el mar, 1960, que reconoce la convenien-
cia de coordinar las actividades relativas a la seguri-
dad en el mar y sobre el mar entre varias organizacio--
nes intergubernamentales,

"CONSIDERANDO que es deseable desarrollar y
fomentar estas actividades mediante el establecimiento
de un plan internacional de búsqueda y salvamento marí-
timos que responda a las necesidades del tráfico maríti-
mo, para el salvamento de personas que se hallen en pe-
ligro en el mar,

"CONSIDERANDO que conviene fomentar la coope-
ración entre las organizaciones de búsqueda y salvamen-
to de todo el mundo y entre los que participen en opera-
ciones de búsqueda y salvamento en el mar"(303); las --
Partes convienen lo que a continuación expondremos.

En el artículo I, se determina que las Partes
se obligarán a tomar todas las medidas legislativas o -
cualesquiera otras medidas para darle plena efectividad
al Convenio y a su Anexo, éste último será parte inte--
grante del Convenio, también se expresa que toda refe--
rencia al Convenio supondrá una referencia a su Anexo.

Respecto a otros tratados e interpretación, en
el artículo II se dispone, "Nada de lo dispuesto en el

presente Convenio prejuzgará la codificación y el desarrollo del Derecho del Mar por parte de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar..." y, en su segundo párrafo dice, "Ninguna disposición del -- Convenio será interpretada en el sentido de que va en -- perjuicio de obligaciones o derechos que, respecto de -- los buques, se estipulen en otros instrumentos internacionales".(304)

En los siguientes artículos no nos detendremos para pasar al contenido del Anexo del Convenio, sólo diremos de que se tratan: El artículo III se refiere a las Enmiendas; el IV contempla como será la firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión; el V encuadra, como ya lo manifestamos, la entrada en vigor; el artículo VI contiene la denuncia del Convenio; el VII -- establece el depósito y registro, y por último, el VIII señala los idiomas en que está redactado el Convenio.

El Anexo del Convenio está compuesto por 6 Capítulos que comprenden términos y definiciones, organización, cooperación, medidas preparatorias, procedimientos operacionales y sistemas de notificación de la situación de los buques, de los que tomaremos el contenido fundamental de los mismos.

En el Capítulo 1 se observa que la aplicación, consejos y recomendaciones del contenido del Anexo, se estipulan en pro de la seguridad de la vida humana en -- el mar. A continuación enumeraremos los términos empleados con su significado.

1.- "Región de Búsqueda y Salvamento". Area --

(304) Ibidem. p. 2.

de dimensiones definidas dentro de la cual se prestan - servicios de búsqueda y salvamento.

2.- "Centro Coordinador de Salvamento". Centro encargado de promover la buena organización de servi- cios de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecu- ción de tales operaciones dentro de una región de bús- queda y salvamento.

3.- "Subcentro de Salvamento". Centro subordi- vado al anterior, establecido para complementar la fun- ción de éste último, dentro de una parte especificada - de una región de búsqueda y salvamento.

4.- "Unidad de vigilancia de costas". Unidad terrestre, estacionaria o móvil, designada para velar, con su vigilancia, por la seguridad de los buques en zo- nas costeras.

5.- "Unidad de Salvamento". Unidad compuesta por personal capacitado y dotada de equipo apropiado pa- ra ejecutar con rapidez operaciones de búsqueda y salva- mento.

6.- "Jefe en el lugar del siniestro". El jefe de una unidad de salvamento designado para coordinar -- las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una área de búsqueda y salvamento.

7.- "Coordinador de la Búsqueda de superficie" Buque, que no sea una de las unidades de salvamento, de- signado para coordinar las operaciones que se llevan a cabo en la superficie, dentro de una área de búsqueda - especificada.

8.- "Fase de emergencia". Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro. La primera es la situación en la cual existe incertidumbre en cuanto a la seguridad de un buque y de las personas que lleve a bordo; en la de alerta, es la situación en la cual se teme por la seguridad de un buque y de las personas que lleve a bordo y, por último, la fase de peligro, es la situación en la cual existe convicción justificada de que un buque o una persona están amenazados por un peligro grave o inminente y necesitan auxilio inmediato.

9.- "Amaraje forzoso". En el caso de una aeronave, realizar un descenso forzoso en el agua.

En adelante, cada vez que hablemos de "búsqueda y salvamento" utilizaremos las siglas "BS", con el fin de evitar repeticiones y por razones de brevedad.

El Capítulo 2 del Anexo versa sobre la "Organización" y contempla medidas de creación y coordinación de servicios de BS, coordinación de los medios de BS, establecimiento de centros coordinadores de salvamento y de subcentros de salvamento, designación de unidades de salvamento y, medios y equipo de las unidades de salvamento.

Destaca, que las Partes en el Convenio tomarán las medidas precisas para la creación de servicios de BS de vidas humanas que se encuentren en peligro en el mar, cerca de sus costas; que el establecimiento de cada región de BS será acordada por las Partes interesadas; se dispone que la delimitación de regiones de BS no guardará relación con la determinación de límites en

tre los Estados ni prejuzgará ésta; asimismo, establece que cuando una persona este en peligro en el mar en una área en que una Parte se encarga de la coordinación de operaciones de BS, las autoridades de esa Parte prestarán el auxilio lo mejor que sea posible; estará garantizado que se prestará auxilio a cualquier persona en peligro en el mar, sin importar la nacionalidad o la condición jurídica de las personas.

Las Partes tomarán medidas y establecerán organos nacionales para la coordinación de los servicios de BS; establecerán centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento, determinando el área de vigilancia de éstos últimos. Cada centro y subcentro deberán tener medios adecuados para la recepción de comunicaciones de socorro a través de una radioestación costera o de cualquier otro modo y para que se puedan comunicar con sus propias unidades de salvamento, así como con otros centros y subcentros de lugares cercanos.

También deberán asignar las Partes como unidades de salvamento, a servicios estatales u otros servicios públicos o a servicios privados, siempre que estén debidamente situados y equipados, o a partes de los mismos, definiendo sus funciones. Finalmente el Capítulo 2, indica los medios y el equipo con que deberán contar éstas unidades.

El Capítulo 3 titulado "Cooperación", engloba la cooperación entre los Estados y la coordinación con los servicios aeronáuticos. Aquí se recomienda la mutua ayuda entre los Estados vecinos para la prestación de servicios de BS; que toda Parte autorice la entrada inmediata en sus aguas territoriales o por encima de és---

tas, o en su territorio, con un mínimo de formalidades, de unidades de salvamento de otras Partes, cuyo sólo objeto sea la búsqueda destinada a localizar siniestros marítimos y la salvación de supervivientes.

Se establece que las operaciones de BS serán coordinadas por el centro coordinador de salvamento de la Parte que autorice la entrada, o por la autoridad designada por dicha Parte; también se recomienda que las Partes autoricen a sus centros coordinadores de salvamento, para que soliciten de otros centros la ayuda necesaria incluyendo buques, aeronaves, personal y equipo, concediendo los respectivos permisos para su entrada y facilitándoselos estableciendo los arreglos pertinentes con las autoridades de Aduanas e Inmigración.

En igual forma, se recomienda que las Partes autoricen a sus centros coordinadores de salvamento a que, cuando se les solicite, presten la ayuda necesaria a otros centros. En general, se recomienda la cooperación mutua entre los Estados en todo lo relacionado con la BS incluyendo intercambio de información. Finalmente, se expresa que las Partes hagan todo lo posible para -- coordinar lo mas estrechamente posible, los servicios marítimos y los aeronáuticos para hacer mas eficaz, la prestación de servicios de BS.

El Capítulo 4 "Medidas Preparatorias", abarca prescripciones relativas a la información, planes o instrucciones operacionales y estado de preparación de las unidades de salvamento.

El presente Capítulo contiene el tipo de información con que deben contar los centros coordinado--

res de salvamento y los subcentros de salvamento y que deben tener a la mano para ser utilizada cuando se necesite, por ejemplo, información sobre unidades de salvamento y unidades de vigilancia de costas, medios de comunicación que puedan ser utilizados en las operaciones, horas de escucha y frecuencias de todas las radioestaciones costeras que difundan pronósticos y avisos meteorológicos para la región de BS de que se trate.

También se deberá tener información, entre otra, sobre objetos de los que se sepa que podrían confundirse con restos de naufragio no localizados o no denunciados; nombres, direcciones telegráficas o de télex y números de teléfonos y télex de agentes marítimos, autoridades consulares, organizaciones internacionales y otros organismos que puedan estar en situación de ayudar a obtener información vital sobre buques, y, lugares en los que se almacenen los efectos lanzables de emergencia y de supervivencia.

En cuanto a los planes o instrucciones operacionales, cada centro coordinador de salvamento y cada subcentro de salvamento, deberán tener estos planes para la realización de las operaciones de BS. Las instrucciones deberán contener datos relativos a la forma en que se realizarán las operaciones, a la utilización de los sistemas y medios de comunicación disponibles, sobre los métodos destinados a alertar a los buques en el mar y a las aeronaves en ruta, los deberes y la autoridad del personal asignado a las operaciones, métodos para la obtención de ayuda que pueda llegar a necesitarse incluidos buques, aeronaves, personal y equipo de otros centros coordinadores o subcentros de salvamento.

Finalmente, en cuanto al estado de preparación de las unidades de salvamento designadas, éstas deberán estar adecuadamente provistas para el trabajo que habrán de realizar, informando de ello al centro coordinador de salvamento o al subcentro de salvamento respectivo.

El Capítulo 5 es el de contenido mas extenso y lleva por título "Procedimientos Operacionales", detallando la información relativa a casos de emergencia, procedimientos que deben seguir los centros coordinadores de salvamento y los subcentros de salvamento en las fases de emergencia, indica cómo se iniciarán las operaciones de BS con respecto a un buque cuya situación se desconozca, refiere la coordinación en el caso de que dos o más Estados se vean afectados; sobre la terminación y suspensión de las operaciones de BS; coordinación en el lugar del siniestro; la designación del jefe en el lugar del siniestro y responsabilidades que éste asume; designación del coordinador de la búsqueda de superficie y sus responsabilidades, contempla, asimismo, las actividades iniciales, áreas de búsqueda, modalidades de exploración, la búsqueda fructuosa y la infructuosa.

Sobre la información relativa en casos de emergencia, se determina cómo procederá toda radioc estación costera que reciba una llamada o mensaje de socorro y también el centro coordinador o subcentro de salvamento pertinente, y se distinguen las distintas fases de emergencia, es decir, fase de incertidumbre, alerta y peligro.

Sobre los procedimientos que deben seguir --

los centros coordinadores de salvamento o los subcentros de salvamento, según proceda, en las fases de --- emergencia, tenemos lo siguiente: Si se declara la fase de incertidumbre, iniciará indagaciones para determinar el grado de seguridad del buque o declarará la fase de alerta.

Declarada la fase de alerta, ampliará sus indagaciones con respecto al buque no encontrado, alertará a los pertinentes servicios de BS y establecerá las medidas necesarias indicadas para la fase de peligro.

Declarada la fase de peligro, entre otras --- funciones, empezará a actuar sobre el plan o instrucción operacional(&), estimará el grado de incertidumbre correspondiente a la situación del buque determinando la extensión del área que habrá de explorarse, de ser posible, avisará al propietario del buque o al --- agente marítimo informándole de la marcha de los acontecimientos, avisará a otros centros coordinadores o --- subcentros de salvamento cuya ayuda se pueda llegar a necesitar, solicitará inmediatamente cualquier auxilio que pueda obtener de buques, aeronaves o servicios no incluidos específicamente en la organización de BS, notificará a las autoridades consulares o diplomáticas --- interesadas y, se lo hará saber a las autoridades encargadas de la investigación de accidentes.

Para el caso de que se declare una fase de --- emergencia con respecto a un buque cuya situación se desconozca, una vez que se le notifique a un centro o subcentro de salvamento dicha fase, y éste no esté enterado, si otros centros conocieron ya del caso, tomará inmediatamente las medidas necesarias consultando con

(&) Ver p.163, in fine.

Los centros vecinos a efecto de hacer la designación - del que asumirá la responsabilidad.

El centro coordinador de salvamento o el sub centro de salvamento responsable de las operaciones de BS transmitirá al buque para el que se haya declarado la fase de emergencia, toda la información posible sobre las actividades de BS que está llevando a cabo.

Se indica en el presente Capítulo, que cuando dos o mas Estados se vean afectados, si lo solicita el centro coordinador de salvamento de la región, cada Parte actuará de acuerdo a sus planes o instrucciones operacionales.

Por lo que hace a la terminación y suspen--- sión de las operaciones de BS en cualquiera de las fases de emergencia, o sea, incertidumbre, alerta o peligro, éstas se suspenderán cuando informe el buque en - peligro o se informe por cualquier otra fuente apropiada que ha cesado la emergencia, o bien cuando se decida abandonar la búsqueda, por considerarla inútil, debiendo el centro coordinador o el subcentro de salva-- mento, informar de ello a toda autoridad, unidad o servicio a los que se haya avisado o hecho intervenir.

Otro apartado del Capítulo 5 es el que se refiere a la designación del jefe en el lugar del siniestro y responsabilidades que éste asume. Aquí se recomienda que cuando haya unidades de salvamento a punto de iniciar operaciones de BS, el jefe de una de ellas sea designado jefe del lugar del siniestro lo antes posible y de preferencia antes de llegar a la zona de -- búsqueda, siempre que sea posible, se recomienda que -

sea designado por el centro coordinador de salvamento o por el subcentro de salvamento, mientras se designa a éste, el jefe de la primera unidad de salvamento que haya llegado al lugar del siniestro, asumirá las obligaciones y responsabilidades del jefe en el lugar del mismo.

Este será responsable, entre otras tareas, de determinar la probable situación del objeto de la búsqueda, designará los tipos de exploración adecuados a las unidades participantes, señalará las unidades que llevarán a cabo el salvamento una vez localizado el objeto de la búsqueda, coordinará las comunicaciones en el lugar del siniestro relativas a BS, transmitirá informes periódicos y notificará el número y los nombres de los supervivientes al centro coordinador de salvamento o al subcentro de salvamento que coordine las operaciones de BS.

En cuanto al coordinador de la búsqueda de superficie, éste será responsable de las tareas correspondientes al jefe en el lugar del siniestro, señaladas en el párrafo precedente, recomendándose que sea designado lo antes posible y de preferencia antes de llegar al lugar del siniestro. Esto sucederá cuando no se disponga de alguna unidad de salvamento, incluidos buques de guerra, y en las operaciones de BS participen varios buques mercantes, designando a uno de ellos, de común acuerdo, coordinador de la búsqueda de superficie.

Si el jefe en el lugar del siniestro o el coordinador de la búsqueda de superficie estima necesario modificar las áreas de búsqueda o sustituir las modalidades de exploración por otras que considere convenientes, deberá dar la correspondiente notificación al centro coordinador de salvamento o al subcentro de salvamento,-----

indicando las razones por la que llevó a cabo tal cambio.

Se observa que si la búsqueda ha sido fructuosa, el jefe en el lugar del siniestro o el coordinador de la búsqueda de superficie, dispondrán que unidades realizarán el salvamento, y éstas a su vez, les notificarán el número y los nombres de los supervivientes señalando si se encuentra presente todo el personal o si se necesita auxilio adicional, como por ejemplo realizar evacuaciones con equipo médico. El jefe o el coordinador, notificará que la búsqueda ha sido --- fructuosa al centro coordinador de salvamento o al sub centro de salvamento.

Finalmente, en el presente Capítulo se recomienda que sólo cuando ya no haya esperanza razonable de encontrar supervivientes se ponga fin a la --- búsqueda, decisión que será responsabilidad del centro coordinador de salvamento o del subcentro de salvamento que coordine las operaciones de BS, se dispone también, que tratándose de áreas marítimas lejanas que no sean de la responsabilidad de ningún centro coordinador de salvamento, quién ponga fin a la búsqueda será el jefe en el lugar del siniestro o el coordinador de la búsqueda de superficie.

El Capítulo 6, que es el último del Anexo, es ta titulado como "Sistemas de notificación de la situación de los buques". Tiene por objeto facilitar las --- operaciones de BS ya que con éste sistema existirá información de última hora acerca del movimiento de buques y para el caso de que se produciere un peligro, se rá posible, entre otros beneficios, lograr la rápida -

localización de buques a los que pueda pedirse ayuda, determinar un área de extensión limitada cuando la situación del buque que se encuentre en peligro sea desconocida, facilitar auxilio médico urgente o asesorar a buques que no lleven médico; el sistema de notificación de la situación de los buques, se precisa en el presente Capítulo, deberá contener plan de navegación, notificación de la situación y notificación final, indicando los siguientes datos: el nombre, distintivo de llamada o identidad de la estación del buque, fecha y hora de salida, detalles del punto de partida, próximo puerto de escala, derrota proyectada, velocidad, fecha y hora previstas de llegada, notificando todo cambio significativo que se produzca, fecha y hora de llegada al punto de destino o de salida del área comprendida por el sistema.

Para concluir, se recomienda que las Partes hagan lo posible para que los buques que naveguen en áreas en las que se hayan tomado medidas para obtener información sobre la situación de los buques, notifiquen la suya para fines de BS, y que ésta información se propague entre otras Partes interesadas que la soliciten para los mismos fines.

E) Asistencia y Salvamento entre Buques y Aeronaves.

Inicialmente, comentaremos que algunas legislaciones, como la de España, contemplan las mismas disposiciones para uno u otro caso.

En la Conferencia de Bruselas del 29 de Septiembre de 1938, se adoptó por 35 Estados la Conven---

ción Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Auxilio y al Salvamento de las Aeronaves, o por las Aeronaves en el Mar(&).

Esta Convención, establece prácticamente los mismos principios que la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de --- Asistencia y Salvamento Marítimos de 1910, excepto en cuanto a la indemnización por salvamento de personas.

La Convención de Bruselas de 1938, establece la misma obligación a los comandantes de las aeronaves de prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro en el mar, siempre y cuando lo pueda hacer sin serio peligro para su aeronave, pasajeros o su tripulación. De manera recíproca, el capitán de todo buque queda obligado en las mismas condiciones.

El propietario o armador del buque, o el -- propietario o explotante de la aeronave, no serán responsables del incumplimiento de la obligación de asistencia por parte de su capitán o comandante, según el caso, excepción hecha, de que hubieran dado órdenes de no cumplirla.

Según dispone la Convención, tratándose de asistencia o salvamento a las personas, cuando sea -- obligatoria, dará derecho a una indemnización por daños y gastos sufridos, aunque no se obtenga un resultado útil. Si la asistencia o el salvamento ha sido -- prestado de manera voluntaria, el auxiliador solamente tendrá derecho a una indemnización cuando obtenga un resultado útil en el salvamento de personas o en --

(&) Nuestro país forma parte de ésta Convención. --
Diario Oficial del 22 de Abril de 1952.

la contribución del mismo. La indemnización será abonada por el explotante de la aeronave o por el propietario o armador del buque auxiliados.

Se especifica en el Convenio, que la indemnización no podrá exceder de 50,000 francos por cada persona salvada. Para el caso de que ninguna persona haya sido salvada, tampoco podrá exceder de la misma cifra. Y para todos los casos la obligación del explotante, estará limitada a la cantidad de 150,000 francos.

Si participan varios buques o aeronaves en la prestación del auxilio y las indemnizaciones correspondientes excedan el límite citado, se reducirán proporcionalmente las mismas, contando con un plazo los auxiliadores de 6 meses para hacer valer sus derechos, concluido dicho plazo, sólo podrán reclamar sobre las sumas que no se hayan distribuido.

Por lo que se puede ver, esta Convención se muestra contraria a los principios establecidos por la Convención Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, toda vez que ésta última dispone claramente que los servicios de esta naturaleza no serán remunerados, por lo que es criticable lo preceptuado por la Convención de 1938 al exigir un pago por el salvamento humano en el servicio prestado entre buques y aeronaves.

Incluso, la Convención de 1910 sobre Asistencia y Salvamento, contempla en su artículo 9º: "Las -- personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración...", sólomente, en seguida determina: "Los salvadores de vidas humanas que interviniesen con

ocasión del accidente que haya dado lugar al salvamento o al auxilio tendrán derecho a una parte equitativa de la remuneración concedida a los salvadores del buque, del cargamento y de sus accesorios".(305)

Por otra parte, para la asistencia o salvamento entre aeronaves y buques o de las cosas que se encuentren a bordo, los auxiliadores tendrán derecho a una remuneración que será determinada en la misma forma que dispone el Convenio Internacional de 1910, es decir, se tomará en cuenta, entre otros elementos, los esfuerzos de los que prestaron el socorro, el éxito obtenido y el tiempo empleado(#), exigiendo el resultado útil de la operación. Manifiesta en igual forma, que la remuneración no podrá exceder del valor de los efectos salvados; que se deberá aun en el caso de que la aeronave o buque pertenezcan al mismo explotante o propietario o armador.

Indica también, que en la asistencia o salvamento de personas y bienes, el salvador de personas -- tendrá derecho a una parte equitativa de la remuneración que les corresponda a los salvadores de bienes, -- sin perjuicio de la indemnización que le pueda corresponder por el salvamento de vidas humanas. Asimismo, declara la Convención de 1938, no se deberá remuneración a las personas que tomen parte en el auxilio, a pesar de la prohibición expresa y razonable del auxiliado; -- que el juez podrá reducir o suprimir la remuneración, si los auxiliadores han hecho necesario el auxilio por su culpa, y, repite, del mismo modo, el artículo 7º de la Convención de 1910.(&)

(305) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.696.

(#) Ver en este mismo Capítulo inciso B. Num.1.pp.78-79.

(&) Ver Capítulo Tercero inciso B.p.50.

En cuanto a la ley aplicable, el actor podrá elegir para interponer su demanda entre el tribunal - del domicilio del demandado, el tribunal del Estado en donde se llevaron a cabo los servicios de asistencia o salvamento, o bien, si la carga o la aeronave se embargó, ante el tribunal del territorio donde se realizó - tal embargo. Por último, se declara que la Convención será aplicable a los buques y aeronaves del Estado, a excepción de los buques y aeronaves militares, de aduana y de policía.(306).

Señalaremos una sentencia anterior a la Convención de 1938, en donde ya se reconocía una remuneración en casos de auxilio a las aeronaves. Sentencia italiana del 31 de marzo de 1936: "Hay asistencia, cuando un hidroavión con 5 pasajeros y 4 tripulantes, obligado por avería de un motor a amarar a varias millas de distancia de un puerto, con mar gruesa y mal tiempo, ha aceptado de un velero enviado a su socorro, el transbordo de pasajeros, y el remolque, aun cuando el hidroavión pudiera haber intentado, corriendo algún riesgo, llegar al puerto por sus propios medios; la emisión de la señal P.A.N., significando que ha ocurrido una avería, en lugar del S.O.S. no excluye la existencia del peligro. Si un remolcador, después de haber el velero transbordado los pasajeros y poner el hidroavión en -- condiciones de ser remolcado, lo conduce a puerto, hay un remolque y no una asistencia".(307)

(306) Rodolfo González Lebrero. Op.cit. pp.319-320.

Alejandro Sobarzo. Op.cit. pp.46-47.

Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit. pp.739-747.

Francisco Fariña. Der.Com.Mar... Op.cit. pp.392-393.

(307) Ibidem. p.393.

F) Ley aplicable, Tribunal Competente y Procedimiento en Materia de Asistencia o Salvamento.

El Convenio Internacional sobre Asistencia o Salvamento de Bruselas de 1910, será aplicable según se desprende de su artículo 15, cuando el auxiliado o auxiliador pertenezcan al Estado de una de las Altas Partes contratantes, quedando entendido que cuando todos los interesados pertenezcan al mismo Estado que el Tribunal que entienda del asunto, la ley aplicable será la nacional y no el Convenio y, en cuanto al reparto de la remuneración, establece en su artículo 6º, que ésta será regulada por la ley del auxiliador. (&)

En el Tratado de Navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940, se declara en su artículo 12 que; "Los servicios de asistencia y salvamento prestados en aguas jurisdiccionales de uno de los Estados, se regirán por la respectiva ley nacional. Si tales servicios se prestaren en aguas no jurisdiccionales, se regirán por la ley del Estado cuya bandera enarbole el buque asistente o salvador"(308), y dispone en su artículo 13: "Las cuestiones que se susciten sobre servicios de asistencia y salvamento se decidirán: 1º. Cuando se presten en aguas jurisdiccionales, por los jueces o tribunales del lugar en donde se han prestado; 2º. Cuando se presten en aguas no jurisdiccionales, a elección del demandante:

a) Ante los jueces o tribunales del domicilio del demandado;

(&) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit. pp.695 y 697.

(308) Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit. pp.522-523.

Rodolfo González Lebrero. Op.cit. p.320.

- b) Ante los de la matrícula del buque auxiliado;
- c) Ante los que ejerzan jurisdicción en el lugar en donde el buque auxiliado hiciere su primer escala o --arribare eventualmente".(309)

En relación con el inciso E del presente Capítulo, se indica también en su artículo 14, que éstas disposiciones se aplicarán a los servicios de asistencia o salvamento, que se presten por aeronaves o buques en el agua, o viceversa.(310)

En nuestro país se aplicará la Convención Internacional en todos los casos(311), siendo competente por ser de materia federal las cuestiones marítimas, el Tribunal de Distrito que conozca del asunto, debiendo observar en cuanto al procedimiento, según nos dice --Cervantes Ahumada, el que para los incidentes establece el Código de Comercio, artículos 1349 a 1358.(312)

Precisamente por la carencia en nuestro país de un Código de Procedimientos Marítimos, que regule las cuestiones de Asistencia y Salvamento, proponemos que se adopte en México una ley sobre la materia. Podría ser parecida a la española adecuándola a nuestra realidad, por lo que para apoyar nuestra proposición, comentaremos el procedimiento español para la "Asistencia o Salvamento".

En España, la jurisdicción de nuestra materia le corresponde al Tribunal Marítimo Central, del --

(309) Idem.

Héctor Schuldreich Talleda. Op.cit.p.523.

(310) Idem.

(311) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.685, in fine.

(312) Ibidem.p.741.

que dependen los Juzgados Marítimos Permanentes. Este será el competente para conocer de los respectivos expedientes de asistencia o salvamento a cuya jurisdicción corresponda el puerto en que se presenten las partes interesadas, y si promueven en puertos pertenecientes a distintas jurisdicciones, el competente será el del lugar donde se produjeron los servicios o donde se diera fin al mismo.

El procedimiento se inicia con el parte(313) que están obligados a promover los capitanes que hayan intervenido en al asistencia o salvamento, sin perjuicio de que, cuando las respectivas autoridades de marina se hayan enterado del mismo por otro conducto, lo pongan en conocimiento del pertinente juzgado por medio de la autoridad jurisdiccional de quien dependan y de la manera mas rápida posible indicando los datos -- que se determinan para el parte de los capitanes, remitiendo duplicado al Juez Marítimo Permanente para que inicie su actuación lo mas pronto posible.

El juez instructor iniciará el respectivo expediente en cuanto tenga noticias del hecho que de lugar al mismo, debiendo publicar los correspondientes edictos y encaminar las actuaciones a la comprobación de los hechos asi como a las circunstancias que puedan ayudar a la determinación de la remuneración, conservación de las cosas y garantía de los derechos de las partes, avisando de su inicio al Tribunal Marítimo Central.

Para tales propósitos, solicitará certificaciones del estado del tiempo reinante durante la pres-

(313) El contenido del "parte", se encuentra detallado en el inciso A del presente Capítulo.pp.68 y 69.

tación del servicio, agregará al expediente copia certificada de los documentos de propiedad y de Registro de los buques que participaron en la asistencia o salvamento y procederá a citar a las personas que considere pertinentes para tomarles su declaración.

Cuando en la prestación del servicio intervengan buques o aeronaves extranjeras, se le dará aviso a las autoridades consulares del país de que se trate, para los efectos de la comparecencia en el respectivo expediente y para la defensa de los intereses de las partes, si éstas no se encontraren presentes.

Los efectos salvados se valorarán de conformidad con las partes interesadas y para el caso de no comparecer o no conseguirse su conformidad, el juez -- acordará su tasación pericial, adoptando sin pérdida -- de tiempo, cuando lo considere necesario, las medidas sobre reconocimiento y garantías que estime oportunas, para los efectos de que el peritaje se realice sin retrasar la salida del buque.

Si el buque auxiliado es español, estando en condiciones de navegar, para que se autorice su salida, independientemente del estado procesal del expediente, se anotará de oficio en el término de 10 días, en el certificado de propiedad, que debe llevar a bordo, y en el Registro donde esté inscrito, la prohibición de vender o gravar el buque. Siendo el auxiliado extranjero, para que se autorice su salida, estando en condiciones de navegar, deberá constituir fianza suficiente a juicio del instructor con el objeto de garantizar las responsabilidades que puedan incumbir al buque y a su cargamento. Se observará lo mismo respecto de las aeronas-

ves que se encuentren en similares particularidades.

El juez que conozca del asunto, para garantizar los derechos de las partes, podrá, cuando lo estime necesario, ordenar el embargo del buque o aeronave auxiliada con todo y pertrechos y, en su caso, el del cargamento y flete, previo inventario de los mismos.

El embargo se podrá eludir o levantar, cuando se preste fianza suficiente, a juicio del juez, para responder del pago de las obligaciones contraídas - en virtud del servicio prestado. Las diligencias relacionadas con el embargo se tramitarán en pieza separada.

Cuando se otorgue la correspondiente fianza, se levantará la prohibición de venta o gravámen, se liberarán los embargos y cauciones acordadas y se hará - entrega de los bienes, objeto de la prestación del servicio, a quienes acrediten su derecho para recibirlos.

Es muy importante para la correcta calificación de los hechos, que el juez que conozca del asunto acredite en autos:

a) Sobre la prestación del auxilio, deberá - determinar el grado de peligro a que se expusieron los buques o aeronaves que en él hayan intervenido;

b) Si fueron varios buques o aeronaves los - que intervinieron en la asistencia o salvamento, deberá especificar la participación de cada uno;

c) En cuanto a los daños, gastos y perjui--

cios sufridos, deberá aportar al expediente cuantos datos puedan ayudar a la determinación de los mismos;

d) En cuanto al cargamento y pertrechos, y - demás efectos existentes a bordo, deberá hacer inventario de éstos, cuidando de su conservación cuando fuere necesario, o depositándolos con intervención de representantes de la Hacienda en el caso de que los mismos adeudarán derechos de alguna clase.

Cuando los propietarios constituyan fianza - suficiente a juicio del juez para garantizar el pago - de la remuneración debida por el salvamento, podrán -- disponer de los bienes salvados, aun antes de la terminación del expediente.

Cualquier interesado en el juicio podrá comparecer en el mismo, aportando los comprobantes en que fundamenta sus respectivos derechos. La tripulación podrá estar representada por la persona que de entre --- ellos designen. Para la defensa de sus derechos, de no ejercerla personalmente los interesados, deberán valerse de abogado en ejercicio.

El juez instructor hará una cuenta general - de gastos producidos, perjuicios sufridos y daños causados con motivo del servicio prestado, con lo que terminará la fase de instrucción del expediente.

Posteriormente, se dará vista del mismo a -- los interesados que hubieren comparecido, por el término de 15 días hábiles, para que formulen alegatos y -- ofrezcan las pruebas que estimen oportunas, cuya admisión será declarada por el juez, practicándose lo mas

pronto posible, aquéllas que hayan sido admitidas.

Inmediatamente después, el juez citará a audiencia a los interesados, para tratar de que lleguen a un acuerdo, levantando acta de la misma. Si se logra un acuerdo entre las partes, se procederá a su ejecución. En caso contrario, el juez instructor remitirá el expediente, con el acta de la audiencia y los alegatos de los interesados, al Tribunal Marítimo Central.

Para el caso de que se llegue a un acuerdo sin intervención del juez, cuando éste se entere del arreglo, dará por terminadas las actuaciones dándole aviso al Tribunal Marítimo Central. Si se llega a un acuerdo con intervención del juez, cuando se proceda a su ejecución, éste cuidará de que sea cumplido en todas sus partes y que queden satisfechos los derechos de todos los interesados que hayan comparecido en el juicio incluyendo a las tripulaciones o su representante. Tanto en uno como en otro caso, si la asistencia o salvamento originó gastos, daños o perjuicios a terceros no incluidos en el auxilio marítimo, el juez ante el que se ventile el asunto, proveerá lo oportuno para que éstos puedan ejercitar sus acciones correspondientes.

Si el Tribunal Marítimo Central notara defectos procesales o falta de pruebas, regresará el expediente al estado de instrucción para que sean subsanados, y en caso contrario, dictará la resolución que proceda.

Los recursos contra las decisiones del Juez instructor durante el período de instrucción o ejecución, serán interpuestos ante el Tribunal Marítimo Central para su resolución. Este recurso no suspenderá la

ejecución del acto impugnado, salvo que una disposición declare lo contrario, pero el Tribunal Marítimo Central podrá suspender de oficio o a instancia de parte la ejecución del acuerdo recurrido en caso de que pueda ocasionar perjuicios de difícil o imposible reparación, en tal supuesto podrá exigir caución suficiente para garantizar los derechos de las partes.

El expediente deberá ser concluído en el término de 6 meses, en caso contrario, el juez dará cuenta al Tribunal Marítimo Central señalando las razones por las que no se ha terminado, debiendo dar informe mensualmente sobre el estado de tramitación en que se encuentra.

La resolución que ponga fin al juicio será notificada a los interesados en el plazo de 10 días a contar de la recepción del expediente, indicándoles de su derecho a recurrir de la misma en el término de 15 días ante el Ministro de Marina. Si transcurre éste plazo -- sin plantearse recurso, el juez instructor se lo hará saber al Tribunal Marítimo Central para la publicación de la resolución en el Diario Oficial del Ministerio de Marina, y para el caso de que se haya interpuesto recurso, remitirá el expediente al Ministro de Marina para su resolución.(314)

Por otra parte, en cuanto a la prescripción, la acción para el cobro de la remuneración por asistencia y salvamento, en España prescribe a los 2 años; en nuestro país, el término es de un año, de acuerdo a lo dispuesto por el Código de Comercio(&).

(314) Todo el Procedimiento español fue transcrito de - Agustín Vigier de Torres. Op.cit. pp.808-812.

(&) Artículo 1043, fracción VII. pp.58-59.

La acción para el cobro de la remuneración, según lo establecido por el artículo 10 de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento Marítimos de 1910, -prescribirán en el término de dos años, contados a partir de la terminación de las operaciones de auxilio.

También declara, en el mismo artículo, que la suspensión e interrupción de la prescripción será determinada por la ley del tribunal donde se ventile el asunto.

Concluye señalando que, "Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de admitir en sus legislaciones, como causa para prorrogar el referido plazo, el hecho de que el buque auxiliado o salvado no haya podido ser detenido dentro de las aguas territoriales del Estado en que el demandante tenga su domicilio o su principal establecimiento".(&)

G) Instrumento mas reciente sobre la materia.

A continuación y para finalizar nuestro estudio, comentaremos el contenido del Proyecto de Convención Internacional sobre Asistencia, acordada por el Comité Marítimo Internacional, en su Conferencia celebrada en Montreal, en Mayo de 1981(315), dicho instrumento consta de 5 Capítulos, que comprenden disposiciones generales, desarrollo de las operaciones de asistencia, derechos de los asistentes, reclamos y acciones y, finalmente, responsabilidad de los asistentes.

(&) Raúl Cervantes Ahumada. Op.cit.p.696.

(315) XXXIIInd International Conference of the Comité Maritime International. Montreal, 1981. Tomo I.pp.52 a 68. Tomo II.pp.40 a 56.

Proy. Conv. Int. sobre Asistencia de Montreal, 1981. Asociación Chilena de Derecho Marítimo. Valparaíso, Sep. 1981. Texto enviado por el Dr. Eugenio Cornejo Fuller. Sep. 1982.

Para su mejor manejo y distinción, al referirnos a la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento Marítimos, de Bruselas de 1910, sólo enunciaremos "La Convención de 1910".

En el Capítulo I, Disposiciones Generales, artículo 1-1, encontramos las siguientes definiciones:

1.- "Operaciones de asistencia. Significa todo acto o actividad emprendida para ayudar a una nave o cualquier propiedad en peligro, sin importar las aguas donde ocurra el acto o actividad".

Conviene señalar que el proyecto de Convención fue realizado en dos idiomas, el francés y el inglés. El texto del título en el primer idioma, es "Projet de Convention Internationale sur L'Assistance en Mer" (#); mientras que el texto en inglés dice: "Draft International -- Convention on Salvage" (&).

La aclaración a que hacemos referencia, es decir, que los franceses llamen al servicio "Asistencia", - mientras que los anglosajones le denominen "Salvamento", - entendemos que no significa que exista diferencia entre ambos servicios, únicamente se trata de distinta forma de designar al servicio, toda vez que en el proyecto no se indica distinción expresa alguna, e, inclusive, no ofrece definición de salvamento, ya que sólo se concreta, a dar la de "operaciones de asistencia", entendiéndose por tanto, que ratifica el mismo criterio que el expresado por la Convención de 1910, o sea, que no habrá lugar a distinguir entre ambas clases de servicios. (\$)

2.- "Nave. Significa cualquier barco, embarcación o estructura capaz de navegar, incluyendo toda na--

(#) "Proyecto de Convención Internacional sobre la Asistencia en el mar".

(&) "Proyecto de Convención Internacional sobre Salvamento".

(\$) Ver Capítulo Segundo inciso A.p.16.

ve que esté varada, abandonada por su tripulación o hundida".

3.- "Propiedad. Incluye flete por el transporte de la carga, ya sea si dicho flete está al riesgo del -- dueño de los bienes, del armador o del fletador".

4.- "Daño al medio ambiente. Significa daño físico sustancial a la salud humana, a la vida o recursos marinos en aguas costeras o interiores o áreas adyacen--tes, causados por contaminación, explosión, fuego o inci--dentes mayores similares".

5.- "Pago. Significa cualquier recompensa, remu--neración, compensación o reembolso que se debe de acuer--do a las disposiciones de esta Convención".

El artículo 1-2, Ambito de Aplicación, nos di--ce:

1.- "Esta Convención se aplicará cuando accio--nes judiciales o arbitrales relativas a las materias tra--tadas en esta Convención, se promuevan en un Estado Con--tratante, como también cuando el asistente pertenece a -- un Estado Contratante o la nave asistente o la asistida esté matriculada en un Estado Contratante".

2.- "Sin embargo, la Convención no se aplica:

a) "Cuando todas las naves implicadas son naves de navegación interna". Ya que se aplicará la Ley de ese Estado.

b) "Cuando todas las partes interesadas -- son ciudadanos del Estado donde se ha iniciado el proce--

dimiento". Queda entendido, en igual forma, que la Ley - aplicable será la de ese Estado.

c) "A buques de guerra u otros barcos que pertenezcan o sean operados por un Estado y sean usados en el momento de las operaciones de salvamento exclusivamente en servicios gubernamentales no comerciales". Creemos oportuno señalar que a estos buques ya se les había incluido en la Conferencia Diplomática celebrada en Bruselas, el 27 de Mayo de 1967, que reformó la Convención de 1910. Cabe indicar que sobre este punto, nos referimos anteriormente(&).

d) "A la remoción de restos náufragos".

En el artículo 1-3 se precisa sobre las operaciones de asistencia controladas por Autoridades Públicas, que en seguida expondremos:

1.- "Esta Convención no afectará las disposiciones de leyes nacionales o de Convención Internacional relativas a operaciones de asistencia efectuadas por autoridades públicas o bajo el control de estas".

2.- "Sin embargo, los asistentes que lleven a cabo tales operaciones de salvamento estarán facultados para valerse de los derechos y recursos estipulados en esta Convención con respecto a las operaciones de asistencia".

3.- "La facultad de una Autoridad Pública para beneficiarse de los derechos y recursos que se otorgan - por la presente Convención, cuando esa Autoridad realiza

(&) Ver Capítulo Cuarto. Inciso C. Número 1. pp.94-98.

una operación de asistencia, que constituye un deber suyo, será determinado por la Ley del Estado a que pertenece esa Autoridad".

De lo que se desprende en este numeral, se dejará a salvo lo determinado por la ley del Estado, al -- igual que se establece en el artículo 13 de la Conven--- ción de 1910.

En nuestro país, por tanto, nos tendríamos que remitir a la Convención Internacional en base a lo indicado en el artículo 77 de nuestra Ley. (&)

Los artículos 1-4 y 1-5, contemplan los contra-- tos de asistencia y la nulidad de éstos o de algunas -- cláusulas.

Por lo que se refiere a los Contratos de Asis-- tencia tenemos:

1.- "Esta Convención se aplicará a toda opera-- ción de asistencia salvo en la medida que el contrato -- disponga lo contrario en forma expresa o implícita".

2.- "El Capitán estará facultado para celebrar contratos de Asistencia a nombre y por cuenta de los due-- ños de la nave y de los bienes que se encuentren a bordo"

3.- "Nada en este artículo afectará a la apli-- cación de las disposiciones del artículo 1-5".

En el párrafo 1 de este artículo, entendemos -- que las partes pudieron ponerse de acuerdo sobre el mon-- to de la remuneración, someterse a un Arbitraje, o bien,

a la ley de un Estado, en caso contrario, se aplicará la -
Convención Internacional.

El artículo 1-5 advierte que los contratos o al
guna de sus cláusulas podrán anularse o modificarse en --
los siguientes casos:

a) "El contrato se ha firmado bajo presión inde-
bida o la influencia de peligro y sus términos no son ---
equitativos, o,

b) "El pago convenido es excesivamente elevado
o demasiado bajo respecto de los servicios realmente pres
tados".

Estos incisos se encuentran relacionados con el
artículo 7 de la Convención de 1910.

El Capítulo II de la presente Convención, "Desa
rrollo de las operaciones de Asistencia", engloba en cua-
tro artículos las obligaciones del dueño y del capitán, -
del asistente, el deber de prestar asistencia y la coope-
ración de los Estados Contratantes.

Artículo 2-1. Declara el deber del dueño y del
capitán:

1.- "El dueño y el capitán de una nave en peli-
gro deben adoptar a tiempo las medidas razonables para ob-
tener asistencia; deben cooperar plenamente con el asis--
tente durante las operaciones de asistencia, y deben ha--
cer todo lo posible para evitar o disminuir el daño al en
torno".

2.- "El dueño y el capitán de una nave en peli-

gro deben pedir o aceptar los servicios de asistencia de otro salvador cuando razonablemente aparezca que el salvador que está efectuando las operaciones de asistencia no puede completarlas solo, dentro de un tiempo razonable o sus elementos son inadecuados".

3.- "Los dueños de la nave o de la propiedad -- salvada y traída a un lugar seguro deben aceptar su devolución cuando los salvadores la pidan razonablemente".

Anteriormente aludimos a algunas Legislaciones nacionales sobre las obligaciones que les imponen a los propietarios y capitanes, por lo que nos abstendremos a volver a comentarlas(&).

En el artículo 2-2 se especifican los deberes del asistente:

1.- "El asistente debe usar sus mejores esfuerzos para salvar la nave y bienes contenidos en ella y debe efectuar las operaciones de salvamento con el debido cuidado. Al hacer esto, el salvador también debe usar sus mejores esfuerzos para impedir o disminuir el daño al medio ambiente".

2.- "Cuando las circunstancias razonablemente lo requieran, el asistente debe obtener ayuda de otros salvadores disponibles y debe aceptar la intervención de otros asistentes cuando así lo pida el dueño o el capitán según lo señala el párrafo 2 del artículo 2-1. Sin embargo, se entiende que el monto de su remuneración no resultará -- afectada, si se demuestra que esta intervención no era ne

(&) Ver en este mismo trabajo el Capítulo Cuarto, inciso A. pp. 67-75.

cesaria". (& &)

El artículo 2-3, deber de prestar asistencia, ratifica el contenido de los artículos 11 y 12 de la Convención de 1910, al enunciar:

1.- "En tanto pueda hacerlo sin peligro serio a su barco y a las personas, todo capitán esta obligado a prestar asistencia a cualquier persona que esté en peligro de perderse en el mar".

2.- "Los Estados Contratantes deben hacer obligatorias las disposiciones que emanen del párrafo precedente".

3.- "El dueño de la nave no será responsable -- por la violación del capitán a la obligación de que trata el párrafo primero".

Este tema ha sido ampliamente comentado con anterioridad, al igual que hemos hecho sentir nuestra inconformidad por la punibilidad que establece nuestro Código Penal para el incumplimiento de ésta obligación, -- que es de carácter prioritaria(#).

El artículo 2-4, Cooperación de los Estados -- Contratantes, señala:

"Siempre que se regule o se decida sobre materias relacionadas con operaciones de asistencia, tales -- como admisión a los puertos de naves en problemas o provisión o facilidades para los asistentes, el Estado Contratante deberá tener en cuenta la necesidad de coopera-

(& &) Idem.

(#) Ver pp. 137-169.

ción entre los asistentes, otras partes interesadas y las autoridades públicas, con el fin de asegurar la eficiencia y éxito de las operaciones de asistencia encaminadas a salvar vidas o bienes en peligro, como también para evitar daños al medio ambiente en general".

El Capítulo III titulado "Derechos de los asistentes", inicia con las condiciones para la remuneración, artículo 3-1:

1.- "Las operaciones de asistencia que han tenido un resultado útil, dan derecho a remuneración".

2.- "Excepto que se disponga de otra forma, bajo esta Convención no se debe remuneración, si las operaciones no tienen un resultado útil".

3.- "Las disposiciones de este Capítulo se aplican aun si la nave asistida y la asistente pertenecen a un mismo dueño".

Este artículo reitera el criterio de la Convención de 1910, artículos 2 y 5. Sin embargo, la Convención de Montreal se muestra mas flexible en cuanto al derecho para obtener una remuneración por los servicios prestados, toda vez que si las partes así lo pactan, no será necesario el resultado útil de la operación, en base al párrafo segundo del artículo 3-1, por el contrario, la Convención de 1910, exige siempre el resultado eficaz de la operación, al igual que la Lloyd's de Londres(&).

El artículo 3-2 versa sobre la cantidad de la remuneración, y dispone:

1.- "La remuneración debe fijarse con la inten-

(&) Ver pp.30-33, 98-100; sobre la Lloyd's, ver pp.53-64.

ción de alentar las operaciones de asistencia, y teniendo en cuenta las siguientes consideraciones, sin atender el orden en que aparecen:

- a) El valor de la propiedad salvada.
- b) La especialidad y esfuerzos de los asistentes para impedir o disminuir el daño al medio ambiente.
- c) El grado del éxito obtenido por el asistente.
- d) La naturaleza y grado del peligro.
- e) Los esfuerzos de los asistentes, incluyendo el tiempo usado y los gastos y pérdidas incurridos por el asistente.
- f) El riesgo de responsabilidad y los otros -- riesgos corridos por los asistentes o su equipo.
- g) La prontitud del servicio prestado.
- h) La disponibilidad y uso de las naves u otro equipo destinados a las operaciones de salvamento.
- i) El estado de preparación, la eficiencia y valor del equipo de los asistentes".

2.- "La remuneración señalada en el párrafo primero de este artículo no debe exceder el valor de los bienes asistidos en el momento del término de la operación de asistencia".

Encontramos que los incisos a, c, d, e, y f de este artículo, engloba prácticamente al artículo 8 de la Convención de 1910, mientras que los incisos restantes -- constituyen consideraciones nuevas para la fijación de la remuneración. Por su parte, el último párrafo del artículo 3-2, representa el párrafo tercero del artículo 2 de la Convención de 1910.

El artículo 3-3, Compensación Especial, constituye una nueva medida tomada en cuenta por esta Conven---

ción.

1.- "Si el asistente ha ejecutado operaciones de asistencia a una nave que por si misma o por su carga, amenazaba causar daño al medio ambiente y por aplicación del artículo 3-2 no puede obtener una remuneración al menos equivalente a la cantidad que le hubiera correspondido según dicho artículo, tendrá derecho para que el dueño de la nave le reembolse sus gastos en los términos que aquí se describen".

2.- "Si en las circunstancias descritas en el párrafo 1, de este artículo 3-3 con sus operaciones el asistente ha evitado o limitado el perjuicio al medio ambiente, la indemnización que le debe el dueño de la nave podrá ser aumentada, cuando y en la medida en que el Tribunal lo estime conveniente y justo, y tomando en consideración para ello los diferentes criterios indicados en el párrafo 1 del artículo 3-2, precedente; pero en ningún caso esa indemnización podrá ser mas que su doble".

3.- "Los gastos del asistente para los efectos establecidos en los párrafos 1 y 2 que preceden, comprenden: los desembolsos razonablemente incurridos en las operaciones de asistencia y una cantidad razonable para el material y personal efectiva y razonablemente empleados en las operaciones de asistencia, teniendo en consideración los criterios indicados en los párrafos 1 (g), (h) e (i) del artículo 3-2".

4.- "En todo caso, la indemnización total calculada conforme a este artículo, será pagadera sólo cuando y en la medida en que ella exceda a la remuneración que el asistente hubiera podido obtener conforme al artículo 3-2".

5.- "Si el asistente ha sido negligente y por ello ha fracasado en su deber de evitar o disminuir el daño al medio ambiente, puede ser total o parcialmente privado de la indemnización que le correspondería según este artículo".

6.- "Nada de lo dispuesto en este artículo afectará los derechos de recobro (reconvención) del propietario de la nave".

Ya que la Convención ha puesto un interés muy especial para evitar o disminuir daños al medio ambiente cuando se ejecutan las operaciones de salvamento a un buque en peligro, consideramos justo, desde luego, - que el asistente que se ocupa de tales medidas obtenga una indemnización independiente de la remuneración que normalmente le correspondería, según las bases de esta Convención, al prestar sus servicios de auxilio.

En el artículo 3-4 se encuadra la distribución de la remuneración entre los asistentes e indica - que ésta se hará sobre la base de los criterios observados en el artículo 3-2.

En su segundo párrafo dispone:

"La distribución entre el dueño, el capitán y otras personas en servicio de cada nave asistente será determinada por la Ley del pabellón de la nave. Si la - asistencia no se ha llevado a cabo desde una nave, la - distribución deberá hacerse conforme a la Ley que rija el contrato entre el asistente y sus empleados" (#)

Artículo 3-5 "Salvamento de personas":

(#) Sobre el tema ver pp.86 a 93 de esta Tesis.

1.- "Las personas cuyas vidas se han salvado no deben remuneración, pero nada en este artículo, afectará las disposiciones de la Ley nacional en relación a esta materia".

2.- "El salvador de vidas humanas que ha intervenido con ocasión del accidente que dió lugar al salvamento, tiene derecho a una parte equitativa de la remuneración que corresponda al salvador de la nave o de otros bienes o del que evitó o disminuyó los daños al medio ambiente".

Repite el contenido del artículo 9 de la Convención de 1910, a excepción "...del que evitó o disminuyó los daños al medio ambiente".

En el artículo 3-6 se anota al referirse a los servicios prestados en cumplimiento de contratos pre-existentes lo siguiente:

"No se debe pago según las disposiciones de esta Convención, a menos que los servicios prestados excedan a lo que razonablemente podía considerarse como debido.-- por el cumplimiento de un contrato suscrito antes que surgiera el peligro".

Entendemos que este ordenamiento pretende dejar mas claro el artículo 4 de la Convención de 1910, que se refiere a los servicios excepcionales prestados por un remolcador a otro buque. (&)

El artículo 3-7 decreta:

"Un asistente puede ser privado del todo o par-

(&) Ver pp.108 a 125 de esta Tesis.

te de la remuneración debida según las disposiciones de esta Convención, en el caso que las operaciones de asistencia se hayan tornado necesarias o mas difíciles debido a falta o negligencia de su parte o si el asistente - ha sido culpable de fraude o de otra conducta deshonesta".

Corrobora lo preceptuado en el artículo 8. in fine, de la Convención de 1910.

De igual manera, el artículo 3-8 ratifica el - texto del artículo 3 de la Convención de 1910, al decir:

"Los servicios prestados a pesar de la prohibi- ción expresa y razonable del dueño o del capitán de la - nave, no dan derecho a la remuneración que corresponde-- ría según las disposiciones de esta Convención".

El Capítulo IV intitulado "Reclamos y Acciones", a excepción de la prescripción de acciones, aporta medi- das que no fueron contempladas en la Convención de 1910.

El artículo 4-1 se refiere al Privilegio Marí- timo y determina:

1.- "Ninguna disposición de esta Convención -- afectará el privilegio marítimo del asistente señalado -- por cualquier Convención Internacional o Ley nacional".

2.-"El asistente no puede hacer efectivo su -- privilegio marítimo cuando se ha ofrecido o dado garan-- tías satisfactorias por su crédito, incluyendo intereses y costas".

3.- "Sin el consentimiento del asistente, no - se podrá remover los bienes salvados del primer puerto o

lugar donde esos bienes hubieren llegado después del término de las operaciones de asistencia, hasta que se haya constituido una garantía suficiente para responder al cobro del asistente".

El privilegio marítimo consiste en el derecho que tiene el asistente, como acreedor, para embargar el buque objeto de la asistencia si no se ofrece garantía suficiente que responda por el servicio prestado.(317)

El artículo 4-2 destaca el deber de proporcionar garantía y observa:

1.- "A pedido del asistente, la persona responsable por el pago según las disposiciones de esta Convención, debe proporcionar una garantía satisfactoria para cubrir el reclamo, incluyendo los intereses y costas".(&)

2.- "Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el dueño del barco salvado debe usar sus mejores esfuerzos para obtener que los dueños de la carga otorguen una garantía satisfactoria por los reclamos contra estos, incluyendo intereses y costas, antes de que se entregue la carga".

Esto es ya que los gastos de asistencia se saldan en forma parecida a la avería gruesa, por lo que los propietarios de la carga deberán firmar el compromiso de resarcimiento antes de que se les entregue la carga, otorgando garantía suficiente para responder de la parte correspondiente de gastos(& &).

(317) Santiago Hernández Yzal. Tomo II. Op.cit. pp.24-25, 33-34 y 37-39. Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, art.116, declara privilegiados en tercer orden -- las remuneraciones debidas por asistencia o salvamento.
{ & } Ver en esta Tesis pp.67-70.
{ & & } Ver p.70 de esta Tesis.

El artículo 4-3 nos señala un pago provisorio:

"El Tribunal o los Arbitros que sean competentes para resolver sobre la demanda del asistente, pueden determinar, por una decisión provisoria, que se pague al asistente una suma a cuenta equitativa y justa, respaldada si corresponde, por una garantía equitativa y justa -- según las circunstancias del caso. En caso de pagos a -- cuenta la garantía establecida en el artículo 4-2, será reducida proporcionalmente".

El artículo 4-4 detalla lo relacionado con la prescripción de acciones (observamos que su primer párrafo coincide con la Convención de 1910, artículo 10).

1.- "Toda acción de cobro proveniente de las -- disposiciones de esta Convención prescribe, si no se ha iniciado un procedimiento judicial o arbitral, en el plazo de dos años. El plazo de prescripción se cuenta desde el día en que las operaciones de asistencia quedaron terminadas".

2.- "Las personas contra las cuales se hace el reclamo pueden en cualquier momento antes del vencimiento del plazo de prescripción, extender ese período, mediante una declaración dirigida al reclamante. De la misma manera este período puede ser prorrogado nuevamente".

"Una acción de recobro puede plantearse aún -- después del plazo de prescripción establecido en los párrafos precedentes, si ella es interpuesta dentro del -- plazo establecido por la Ley del Estado en que se entabla. Sin embargo, el plazo acordado no puede ser inferior a noventa días a contar de la fecha en que ese demandante de recobro haya pagado el reclamo principal, don

de había sido declarado responsable por la acción ejerci-
tada en su contra".

4.- "Sin perjuicio de lo dispuesto en los pá-
rrafos anteriores, todas las cuestiones relativas a la -
prescripción de acciones se rigen por la Ley del Estado
en que se entabla la acción".

El artículo 4-5 "Jurisdicción", constituye o--
tro apartado no contemplado en la Convención de 1910, y
manifiesta:

1.- "A menos que las partes hayan convenido en
la competencia de otro Tribunal o en un Arbitraje, una -
acción por pago de acuerdo a las disposiciones de esta -
Convención, puede, a opción del demandante, ser presenta
da a un Tribunal que, de acuerdo a la legislación del Es
tado al cual pertenece ese Tribunal, sea competente y --
dentro de cuya jurisdicción esté situado uno de los si--
guientes lugares:

- a)"El lugar del establecimiento principal
del demandado.
- b)"El puerto al que ha sido traído el --
bien salvado.
- c)"El lugar donde han sido retenidos los
bienes salvados.
- d)"El lugar donde se ha otorgado garantía
del pago.
- e)"El lugar donde tuvieron lugar las ope-
raciones de asistencia".

Queremos hacer el comentario de que a nuestro
parecer este artículo ofrece mas posibilidades al deman-
dante para ejercer su acción, que lo dispuesto en el Tra-
tado de Navegación Comercial Internacional de Montevideo
de 1940, ya que éste Tratado establece que tratándose de

servicios prestados en aguas jurisdiccionales de un Estado, el Tribunal en donde se ventile el asunto será el de ése Estado, y sólo para el caso de servicios de salvamento prestados en aguas no jurisdiccionales, el demandante tendrá posibilidad de elegir.(\$)

Continuaremos con los párrafos siguientes del mismo artículo 4-5.

2.- "En relación a las naves que pertenecen a un Estado contratante y usadas con propósitos comerciales, cada Estado puede ser demandado en las jurisdicciones señaladas en el párrafo 1 de éste artículo y debe renunciar a todas las defensas basadas en su status como Estado soberano. En el caso de una nave que pertenece al Estado y es operada por una compañía que en ese Estado está registrada como el operador de la nave, para el propósito de este párrafo, se considerará tal compañía como dueña de la nave".

3.- "Nada en este artículo es un obstáculo a la competencia de un Estado contratante para las medidas provisionales o cautelares. El asistente que ejercita su privilegio marítimo por arraigo u otra medida sobre los bienes salvados no se entenderá que ha renunciado a sus derechos, incluyendo el de hacer juzgar su demanda por remuneración y asistencia por una instancia judicial o arbitral situada en otra jurisdicción".

Respecto al Arbitraje comentaremos que si las partes convienen en someterse a él, la sentencia arbitral que de ello surja se ejecutará y reconocerá por un Estado, distinto de aquél en que se dictó, de acuerdo a lo regulado por la Convención sobre el Reconocimiento y

(\$) Ver en esta Tesis pp.174-175.

Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras y -
su Reglamento, de Nueva York de 1958(318).

Brevemente citaremos que las instituciones -
nacionales e internacionales que se ocupan del campo -
del arbitraje rebasan el número de setecientas. Mencion
naremos algunas de carácter general:

La Corte de Arbitraje de la Cámara de Comer-
cio Internacional, con sede en París.

El Comité Especial mencionado en la Conven--
ción Europea sobre Arbitraje Comercial Internacional -
que radica en Ginebra.

La Corte de Justicia de las Comunidades Euro-
peas en Luxemburgo.

La Corte Permanente de Arbitraje de la Haya.

La Comisión Interamericana de Arbitraje Co--
mercial con sede en México, Río de Janeiro y Washington.

International Law Association Committe de --
Londres.

Comisión Económica de las Naciones Unidas pa-
ra Asia y el Lejano Oriente que radica en Bangkok.

(318) Conferencia de las Naciones Unidas sobre Arbitraje
Comercial Internacional. Documento E/CONF.26/8.Rev.
1 en español, del 10 de junio de 1958.

Esta Convención y su Reglamento fue promulgada
en México por decreto publicado en el Diario Oficial -
de la Federación de 22 de Junio de 1971.

Como nacionales se encuentran generalmente las Cámaras de Comercio.

Anotaremos algunos centros dirigidos al Derecho Marítimo:

La Comisión de Arbitraje Marítima de China.

La Corte Internacional de Arbitraje para la Navegación Marítima y Fluvial de Gdynia, Checoslovaquia.

En Inglaterra, entre otras, se encuentra el Instituto de Arbitros, la Corporación de Londres, la Corte de Arbitraje de Londres, la Lloyd's de Londres y la Asociación de Arbitraje Marítimo de Londres.

La Sociedad de Arbitros Marítimos de Nueva York.

La Comisión de Arbitraje Marítimo de Tokio.

La Comisión de Arbitraje Marítimo de Rusia.

México tiene reconocidos a la Cámara de Comercio de la Ciudad de México, a la Comisión para la Protección del Comercio Exterior de México y a la Sección Mexicana de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial(CIAC).(319)

Algunas instituciones recomiendan que en los contratos se inserte una cláusula para someterse a las reglas de su procedimiento, en caso de desavenencias.

Así, la Comisión Interamericana de Arbitraje -

(319) El Arbitraje en el Transporte Marítimo. Instituto Mexicano de Comercio Exterior. Centro de Estudios para el Comercio Internacional. 1982. pp.6 a 12.
En la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Comisión Nacional de Fletes Marítimos, preparó una lista de árbitros conocedores del Derecho y Transporte Marítimos, que sin embargo no llegó a prosperar, por la oposición que las autoridades superiores pusieron a la misma.

Comercial recomienda la siguiente cláusula:

"Cualesquiera controversias o reclamaciones - que tengan su origen en este contrato o que se relacionen con él, o con la falta de cumplimiento del mismo, se rán arregladas por arbitraje, de acuerdo con las reglas de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial. El cumplimiento de este Convenio, así como la ejecución -- del laudo que rindan los arbitradores por unanimidad o por mayoría, podrán llevarse ante cualquier tribunal -- que tenga jurisdicción. El arbitraje tendrá lugar en...(320).

Conviene también, de acuerdo a las reglas de la CIAC, en que los árbitros serán nombrados por la CIAC, en caso de que las partes no lo hagan; en que el lugar del arbitraje será señalado por la CIAC, si las partes no lo designan; en que el laudo será dictado dentro del plazo de 30 días contados a partir de la fecha de la conclusión de las pruebas y audiencias; en que las partes renunciarán a la apelación o a cualquier otro medio impugnativo contra el laudo, salvo algún motivo que se estime conveniente y, conviene también, en que las partes cumplirán fielmente el laudo que se dicte de --- acuerdo con el convenio y con las reglas de la CIAC(321).

De la misma manera, la Comisión Soviética, la Cámara de Comercio Internacional y la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), entre otras, sugieren cláusulas parecidas(322).

Volviendo a la Convención de Montreal, el ar-

(320) El Arbitraje Comercial Interamericano. Reglas de Procedimiento de la CIAC. Abril, 1968. Anexo "F", pp. 17-18.

(321) Idem.

El Arbitraje en el Trans. Marít... Op.cit. pp. 18-20.

(322) Idem.

título 4-6 observa:

"El derecho del asistente a intereses por toda suma que se deba de acuerdo a esta Convención, se determinará por la Ley del Estado en que esté situado el Tribunal ordinario o Arbitral que conozca del litigio".

El artículo 4-7, nos habla sobre la publicación de sentencias arbitrales:

"Los Estados contratantes procurarán, en la medida de lo posible, y si se requiere, con el consentimiento de las partes, la publicación de las sentencias arbitrales pronunciadas en casos de asistencia".

El Capítulo V, último de la Convención, enuncia la "Responsabilidad de los asistentes", comprendiendo un único artículo:

Este artículo, 5-1, se refiere a la limitación de responsabilidad:

"Un Estado contratante puede dar a los asistentes un derecho a limitar responsabilidad equivalente en forma y extensión al derecho establecido por la Convención de 1976 sobre Limitación de Responsabilidad en Materia de Créditos Marítimos".

Concluyendo, podemos afirmar que éste Proyecto de Convenio se encuentra mas nutrido en todas sus partes que la Convención de 1910, ya que se muestra mas amplio y explícito sobre los aspectos considerados en ésta última, y dispone nuevas medidas en torno a la operación, salvo en lo que se refiere a los buques de guerra o afectos

a un servicio público no comercial, ya que se les vuelve a excluir del derecho a percibir remuneración, cuando en la reforma de la Convención de 1910, en 1967, ya se les había incluido. Este comentario obedece a que en muchos países si se paga un premio a éstos buques por las operaciones de asistencia al igual que a los buques privados, como fue comentado en su oportunidad.

Destaca, por otra parte, que las partes podrán pactar el servicio con o sin resultado útil de la operación; ratifica la obligación de prestar asistencia, que a la vez ha sido contemplada en muchas otras Convenciones Internacionales; fija una especial atención a disminuir o evitar daños al medio ambiente; encuadra nuevos elementos a tomarse en cuenta para la determinación de la remuneración, así como nuevas medidas como son la compensación especial, el privilegio marítimo del asistente, la obligación de proporcionar garantía y el pago provisorio.

Un numeral que resalta, es el que se refiere a la jurisdicción, por considerar las distintas alternativas que tiene el actor para entablar su demanda. Por esto y por las demás novedades que contempla el Proyecto, estimamos necesario que sea aprobado el mismo, para que de esta forma, se suscriba la Convención Internacional basada en este Proyecto de Montreal, que sin duda alguna, actualiza y mejora a la Convención Internacional en vigor.

CONCLUSIONES

Los progresos y adelantos en todos los órdenes marítimos, la clase o cota que otorgan las sociedades -- clasificadoras y el desarrollo acelerado de la flota mercante mundial, constituye hoy en día, un alto índice de seguridad para todos los bienes y personas que se encuentren a bordo de buques. Sin embargo, las condiciones del tiempo, o bien la negligencia humana pueden seguir ocasionando accidentes con consecuencias desastrosas, si no se observa fielmente las recomendaciones, documentos, reglamentos y Convenciones Internacionales que suscriben -- diversos organismos internacionales para evitarlos, o -- bien, para indicarles la forma en que han de proceder -- una vez producido el siniestro.

Es por ello que tiene que seguir legislándose en el ámbito nacional e internacional en busca de la minimización de estos accidentes, sobre la actuación de -- quienes presten el auxilio y sobre sus consecuencias jurídicas. Estas leyes o Convenciones internacionales deben ser reformadas cuando la realidad del momento en que se necesiten aplicar, queden fuera de época o resulten -- obsoletas, para actualizarlas en su aplicación.

En estas conclusiones observaremos algunas consideraciones tanto del trabajo realizado en general, como respecto a nuestro país.

La primera será acerca de la diferenciación entre la asistencia y salvamento. En cuanto a la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento Marítimos, de Bru-

selas de 1910, no hay duda al respecto, pues "...no hay lugar a distinguir entre ambas clases de servicios...", criterio que reitera el Proyecto de Convención sobre la Asistencia, de Montreal de 1981.

Sólo desde el punto de vista de algunos autores y en algunas legislaciones también, si opera la diferencia entre ambas figuras basados según diversas circunstancias, a las que hicimos mención en su oportuni--dad. Entendiendo a la Asistencia como el auxilio prestado a un buque, en circunstancias de peligro amenazante o posible, y al Salvamento cuando el peligro se ha producido, cuyas consecuencias se tratarán de disminuir, - si compartimos el criterio de reconocer una distinción entre ambas figuras, toda vez que la ayuda se prestará en condiciones muy distintas, y el Salvamento, consideramos, será una labor mucho más difícil a realizar, ya que puede exigir esfuerzos considerables y riesgos mas peligrosos para los salvadores. Pero en todo caso, desde el punto de vista legal, la Convención de Bruselas - resulta muy categórica en su estimación.

Por otra parte y en lo que se refiere a la - fórmula inglesa creada por la Lloyd's, nos permitiremos concluir dado que las circunstancias de una prestación de servicios de asistencia o salvamento en el mar re--quieren acciones directas sobre la forma en que se auxiliará para disminuir o evitar daños o más daños de los ya producidos, y tomando en cuenta el valor de los bienes del buque y principalmente las vidas humanas que -- pueden estar expuestas a serios peligros en ese momento, recomendaríamos que los capitanes de buques en peligro no dudaran en recibir auxilio preocupándose de la cuestión económica del mismo y estimamos adecuado que las

las partes se concreten a pactar en los términos de esta fórmula abierta que permitirá, en el arbitraje posterior a que de lugar la operación, determinar la remuneración justa por el servicio y no someterse a discusiones pecuniarias en ese momento, que únicamente retrasarán el accionar de las operaciones pudiendo producir -- consecuencias nefastas.

La sentencia arbitral que dicte el Comité de la Lloyd's, como cualquier otra institución en materia de arbitraje, se ejecutarán en el extranjero, de acuerdo a lo establecido en la Convención Internacional sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras y su Reglamento, de Nueva York de 1958, de la que nuestro país forma parte desde el 22 de junio de 1971.

La Lloyd's, al igual que muchas otras instituciones en materia de arbitraje, cuentan con sus propias reglas de procedimiento, por lo que hablar de cada una de ellas sería motivo de otro trabajo de Tesis, es por ello que elegimos el procedimiento de la Lloyd's por -- considerarlo de los más importantes en el mundo.

En cuanto a la determinación y distribución de la remuneración, debemos concluir que ésta debe ser equitativa y justa ya que constituye el aspecto atrayente para los auxiliares en la prestación del servicio.

Los que al final determinen las remuneraciones deben velar por otorgarlas no muy cuantiosas, pero si estimulantes y encaminadas a que cualquier buque que esté en posibilidad de auxiliar a otro, lo efectúe, después de todo, **estimulado** por la remuneración que habrá -

de percibir. La Convención de Bruselas de 1910, establece los elementos que se tomarán en cuenta para su determinación, siendo superados por el Proyecto de Convención sobre Asistencia de Montreal.

En cuanto a la distribución y como la Convención Internacional de 1910, dispone que ésta se regulará por la ley nacional del buque auxiliador, en algunos países se hace de acuerdo a reglas fijas preestablecidas. En otros países, como el nuestro, no existen reglas prefijadas y su estimación se deja al arbitrio judicial.

Por lo que se refiere a los buques de guerra o afectos a un servicio público, toda vez que tradicionalmente eran excluidos de toda remuneración en base a la Convención de Bruselas de 1910 y que algunas legislaciones nacionales sí reconocían este derecho a estos buques, estimamos que fué adecuada la medida de la reforma a la Convención de 1910, en 1967, de incluirlos para que tengan ese derecho al igual que los buques privados, constituyendo un signo económicamente estimulante para todos aquellos buques en posibilidades de auxiliar a otro en peligro. Sin embargo, los buques a los que nos referimos, vuelven a quedar excluidos en el Proyecto de Convención de Montreal de 1981.

En los demás casos particulares a los que nos referimos en el último Capítulo del presente trabajo, podemos concluir que podrán reclamar una remuneración, cuando efectivamente con su participación sobresaliente, hayan auxiliado al buque en peligro.

Del remolque, concluimos que para que éste con

trato se convierta en asistencia o salvamento, debe presentarse el peligro en la ejecución del mismo y, aun -- así, se tendrán que revisar cuidadosamente las circunstancias que dieron lugar al cambio de servicio para distinguir si procede la remuneración por auxilio.

En el abordaje, la asistencia mutua es obligatoria y al determinar las causas del accidente, será -- cuando se verifique si se deriva la remuneración.

Por otra parte, el salvamento de vidas humanas en el mar es obligatoria y gratuita, únicamente en el caso de que otros auxiliadores salven bienes, el salvador de vidas humanas podrá reclamar una parte equitativa de la remuneración concedida a aquéllos. La Convención de Bruselas de 1910, dispone que las legislaciones nacionales castiguen su infracción.

Nuestra ley castiga su incumplimiento con la pena de "dos a cuatro meses de prisión o multa de veinte a cien pesos", por lo que estimamos que se requiere una reforma al artículo 340 del Código Penal, para adecuar el castigo a una pena dirigida a nuestra época actual, siendo ésta más rigurosa o, como la que establece nuestro Código de Justicia Militar, que es de cuatro a seis años de prisión.

Pasando a otro tema, respecto a la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Auxilio y al Salvamento de las Aeronaves, o por las Aeronaves en el Mar de 1938, condenamos que, según éste instrumento, se tenga que pagar por el salvamento de vidas humanas ya que se contrapone a los principios establecidos por la Convención de Bruselas de --

1910 y a la Convención Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

Por lo que hace a la Convención Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos y su Anexo, de -- Hamburgo de 1979, aunque no ha entrado en vigor, debe-- mos concluir que resulta un gran intento para fomentar la cooperación internacional en la minimización de pérdidas materiales y, principalmente, persigue una mayor - seguridad para las vidas humanas a bordo de buques, con operaciones rápidas y coordinadas, en casos de búsqueda y salvamento en el mar, que tiendan a ofrecer una mayor confianza y solidaridad en torno a los peligros de la - navegación. Esta Convención se complementa con el Ma--- nual de Búsqueda y Salvamento para buques mercantes (MER SAR), toda vez que la primera establece funciones preci_u sas a los órganos especializados a que se refiere, mien_u tras que el MERSAR ofrece una orientación concisa a los capitanes de cualquier buque sobre la forma en que han de proceder al presentarse siniestros marítimos.

Por lo tanto, estimamos conveniente en grado óptimo, que los organismos internacionales se sigan --- preocupando por los peligros que ofrece el mar y que -- continúen suscribiendo reglamentos y convenciones inter_u nacionales para regular su problemática y que persigan una mayor participación de todos los Estados del mundo encaminada a la prosecución de estos fines.

En cuanto a la ley aplicable, el Convenio se aplicará cuando los interesados pertenezcan a las Altas Partes contratantes. Sin embargo, cuando todos los inte_u resados pertenezcan al mismo Estado que el tribunal que entienda del asunto, se aplicará la ley nacional. y no -

la Convención Internacional.

El Tratado de Navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940, establece la ley de que Estado se aplicará, según se trate de aguas o no jurisdiccionales y distingue las opciones que tiene el demandante para ejercer su acción de pago, siendo mas amplio el Proyecto de Convención Internacional sobre la Asistencia, de Montreal de 1981, al señalar las alternativas que tiene el demandante para entablar su demanda, sin tomar en cuenta el lugar donde se hayan prestado los servicios.

En nuestro país, en los casos en que se tenga que aplicar nuestra Ley, nos tendremos que remitir a la Convención de Bruselas de 1910, según se desprende de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, art.77.

Ante esta clase de problemas y al carecer de un Código de Procedimientos Marítimos que regule las cuestiones de asistencias o salvamentos, proponemos que se adopte en México una Ley sobre la materia, que podría ser para nuestro gusto, una parecida a la española **adecuándela a nuestra realidad.**

Finalmente, hacemos votos para que se apruebe el Proyecto de Convención Internacional sobre la Asistencia, de Montreal de 1981, en la Conferencia Diplomática de Bruselas sobre Derecho del Mar, ya que contempla muchas nuevas medidas no consideradas por la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento Marítimos, de Bruselas de 1910, así como también, supera en todo su contenido a ésta.

BIBLIOGRAFIA

LIBROS

Pag. 213

LEYES Y CODIGOS

Pag. 215

ARTICULOS, CATEDRAS Y ENCICLOPEDIAS

Pag. 216

DOCUMENTOS

Pag. 217

BIBLIOGRAFIA

LIBROS

- Cervantes, Ahumada Raúl. Derecho Marítimo. México, Editorial Herrero, 1970.
 - Fariña, Francisco. Derecho Comercial Marítimo. Tomo III, Barcelona, Editorial Bosch, Segunda Edición, 1958.
 - Fariña, Francisco. Abordajes. Reglamentación Internacional. Barcelona, Editorial Bosch, 1958.
 - Garibi, Undabarrena José María. Derecho Marítimo Práctico. Madrid, Editado por la Oficina Central Marítima, 1958.
 - González, Lebrero Rodolfo. Manual de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Editorial Depalma, 1964.
 - Gutiérrez y González, Ernesto. Derecho de las Obligaciones. Puebla, Editorial Cajica, Segunda Edición, 1965.
 - Hernández, Izal Santiago. Derecho Marítimo. Tomo I, Barcelona, Editorial Cadi, 1968.
 - Hernández, Izal Santiago. Derecho Marítimo. Tomo II, Barcelona, Editorial Cadi, 1969.
 - Malvagni, Atilio. Curso de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Editorial Depalma, Segunda Edición, 1950.
 - Muñoz, Luis. Comentarios a los Códigos Civiles de España e Hispanoamérica. México, Ediciones Jurídicas Herrero, 1953.
 - Ripert, Georges. Compendio de Derecho Marítimo. Buenos Aires, Tipográfica Editora Argentina, 1954. Traducción de Pedro G. San Martín.
 - Sánchez, Medal Ramón. De los Contratos Civiles. México, Editorial Porrúa, S.A., Tercera Edición, 1976.
 - Schuldreich, Talleda Héctor. Derecho de la Navegación. - Buenos Aires, Editado por la Cooperadora de Derecho y Ciencias, Cuarta Edición, 1963.
 - Sobarzo, Alejandro. Régimen Jurídico del Alta Mar. México, Editorial Porrúa, S.A., 1970.
-

- Solé de Sojo, Vicente. La Asistencia Marítima. Barcelona, Editado por el Comité de Derecho Marítimo de Barcelona, 1956.

- Vigier de Torres, Agustín. Derecho Marítimo. Madrid, Editado por la Subsecretaría de la Marina Mercante, 1977, Tercera Edición.

LEYES Y CODIGOS

- Código Civil para el Distrito Federal. México, Editorial Porrúa S.A., 1977. Colección Leyes y Códigos de México, Tercera Edición.
 - Código de Comercio y Leyes Complementarias. México, Editorial Porrúa, S.A., 1979. Colección Leyes y Códigos de México. Trigesimosexta Edición.
 - Código de Comercio de la República de Argentina. Buenos Aires, Editorial Zavalia, 1971.
 - Ley del 24 de Diciembre de 1962 de España. Agustín Vigier de Torres. Derecho Marítimo. Madrid, Editado por la Subsecretaría de la Marina Mercante, 1977, Tercera Edición.
 - Ley Federal del Trabajo de 1970. Reforma Procesal del Trabajo de 1980. por Alberto Trueba Urbina y Jorge Trueba - Barrera. México, Editorial Porrúa S.A., Cuadragésima Tercera Edición, 1980.
 - Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio y Leyes Complementarias. México, Editorial Porrúa S.A. 1979. Colección Leyes y Códigos de México, Trigesimosexta Edición.
 - Ley de Navegación de la República de Argentina y Legislación Concordante. Buenos Aires, Editora La Ley, 1978.
 - Código Penal para el Distrito Federal. México, Editorial Porrúa, S.A., 1977. Colección Leyes y Códigos de México. - Trigesimosexta Edición.
-

ARTICULOS, CATEDRAS Y ENCICLOPEDIAS

- Blas Simone, Osvaldo. Periódico La Ley. Buenos Aires, 3 de Noviembre de 1981.
- Salgado, Salgado José E. Cátedra de Derecho Marítimo. Escuela Nacional de Estudios Profesionales "Acatlán", 1981.
- Diccionario Enciclopédico EDAF. Madrid, 1970. Tomos I,II y VIII.

DOCUMENTOS

- El Arbitraje Comercial Interamericano. Reglas de Procedimiento de la CIAC. Abril, 1968. Anexo "F".
- El Arbitraje en el Transporte Marítimo. Instituto Mexicano de Comercio Exterior. Centro de Estudios para el Comercio Internacional, 1982.
- Reglas de York y Amberes. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, Tercera Edición, 1979.
- Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento Marítimos, de Bruselas de 1910.(&)
- Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordajes, de Bruselas de 1910.(&)
- Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Auxilio y al Salvamentos de las Aeronaves o por las Aeronaves en el Mar, de Bruselas de 1938.(&)
- Convención Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques del 10 de octubre de 1957.
- Convención Internacional sobre Alta Mar de Ginebra de - 1958.
- Convención Internacional sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras y su Reglamento de Nueva York de 1958. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Arbitraje Comercial Internacional. Documento E/CONF.26/8.Rev.1. en español, del 10 de junio de - 1958.(&)
- Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Competencia Civil en Materia de Abordajes, de Bruselas del 10 de mayo de 1952.(&)
- Protocolo que Enmienda la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento Ma

(&) Los textos de todos los instrumentos marcados con esta señal, fueron proporcionados por la Biblioteca de la Organización de las Naciones Unidas.

- rítimos de Bruselas del 20 de Septiembre de 1910, hecho en Bruselas el 27 de Mayo de 1967.(&)
- Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el mar de 1972. (&)
 - Convención Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar(SOLAS), de 1974.(&)
 - Convención Internacional sobre Búsqueda y Salvamento - Marítimos de Hamburgo de 1979.(& &)
 - Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes. (MERSAR). Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. Londres, 1980, Tercera Edición.(& &)
 - Draft International Convention on Salvage. XXXIInd International Conference of the Comité Maritime International. Montreal, 1981. Tomo I y Tomo II.
 - Proyecto de Convención Internacional sobre Asistencia de Montreal de 1981. Asociación Chilena de Derecho Marítimo. Valparaiso, 1981. Texto enviado por el Dr. Eugenio Cornejo Fuller. Septiembre, 1982.

(&) Los textos de todos los instrumentos marcados con esta señal, fueron proporcionados por la Biblioteca de la Organización de las Naciones Unidas.
(& &) Texto proporcionado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.