

EL SALVAMENTO MARITIMO

Análisis del formulario del Lloyds sobre convenio de salvamento, Lof. 1980

ALFONSO ANSIETA N.
Universidad Católica de Valparaíso

I. INTRODUCCION

Desde los tiempos más antiguos se encuentra consagrado el principio en virtud del cual los servicios de salvamento en el mar dan lugar al pago de una remuneración especial. El art. 102 del Decreto Ley 2222, Ley de Navegación, establece la obligatoriedad de toda nave de acudir en auxilio de otra en peligro, sancionando con la cancelación de su título a aquel capitán que no cumpla con tal deber, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda afectarle. Pero, junto con imponer tal obligación, el art. 104 de la misma ley determina que todo servicio prestado en el mar a una nave que está en peligro y que produzca un resultado útil da derecho a un premio, o remuneración equitativa.

La Ley de Navegación de 1978 incorpora, de esta manera, a nuestra legislación positiva, los principios establecidos en la Convención de Bruselas de 1910 sobre asistencia y salvamento marítimos, que Chile, hasta ese entonces, no había ratificado.

El monto del premio por los servicios de salvamento puede ser convenido directamente por las partes, o en caso de desacuerdo, por los tribunales. Sin embargo, la complejidad y variedad de servicios y maniobras que sean necesarios realizar para poder auxiliar a una nave en un caso determinado, tornan muy difícil para las partes poder llegar a un acuerdo directo, previo a la prestación de tales servicios; cabe agregar a esto que, en tales momentos, la situación de peligro en que se encuentra la nave que re-

quiera la asistencia puede inducir a su capitán a aceptar cualquier monto de premio, con tal de salvar su nave. Una situación de esta naturaleza puede dar origen a que cualquiera de las partes pida la nulidad o modificación del convenio, basado en el vicio del consentimiento, al demostrarse que dicho acuerdo fue suscrito bajo el apremio de las circunstancias.

El carácter internacional que en su mayor parte tiene el comercio marítimo, incide en el hecho de que en la mayoría de los casos de salvamentos estén involucradas naves de distintas banderas, y en que el lugar donde se presta el auxilio quede, a su vez, dentro de las aguas territoriales de un tercer país, o se realice en alta mar. Esta realidad influyó en la necesidad de buscar normas comunes que regularan este tipo de servicios, lo que se tradujo en la Convención de Bruselas, ya citada, modificada por el Protocolo de 1967, y hoy objeto de importantes modificaciones a raíz del Proyecto de Convención aprobado en Montreal, en mayo de este año, por el Comité Marítimo Internacional, que dará lugar a una convocatoria de Conferencia Diplomática por el Gobierno de Bruselas para sustituir la Convención de 1910.

Pero, junto con esta normativa internacional, se ideó un sistema que supliera la voluntad de las partes, de la manera más simple posible, para así obviar conflictos de procedimiento, que pudieran entorpecer la expedita entrega del auxilio a la nave en situación de peligro. Fue así como a fines del siglo XIX se redactó por el Comité del Lloyd's un contrato de salvamento para un caso determinado, el que revistió una forma definitiva en 1892, conociéndosele desde entonces como Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, Formulario Standard del Lloyd's sobre Convenio de Salvamento. Este formulario ha sufrido diversas modificaciones en 1896, 1897, 1908, 1924, 1926, 1950, 1953, 1967, 1972 y 1980, que es justamente la más trascendente de todas y que será objeto de nuestro análisis en esta oportunidad.

El principio fundamental que inspiraba el contenido del Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, era el

del "No cure, no pay", o sea, el de que sólo hay derecho a remuneración o premio si el resultado ha sido útil. En otras palabras, si los servicios de auxilio no han logrado salvar a la nave y/o su carga, combustibles y pertrechos, no procede premio alguno, ni tampoco reembolso de los gastos incurridos en tales servicios, a menos que se hubiere pactado expresamente que dichos gastos serán pagados a todo evento.

Sin duda alguna el Formulario del Lloyd's es el que ha sido más frecuentemente usado en todo el mundo en casos de salvamento, a pesar de no ser el único; así por ejemplo, los alemanes tienen el Deutsches Seeschiedsgericht o Formulario de Hamburgo, los franceses el Formulario de París, los chinos el de Pekín y los rusos el de Moscú. En todos ellos se establece básicamente lo mismo, o sea, un procedimiento para determinar el monto del premio por la vía del arbitraje, en el evento de que las partes no logren ponerse de acuerdo, todo sobre la base del principio antes citado, del "no cure, no pay".

Sin embargo, la ocurrencia de graves desastres marítimos en estos últimos años, especialmente de buques tanques de enorme tamaño, tales como el "Metula", en el estrecho de Magallanes, o el "Amoco Cádiz" o el "Torrey Canion" frente a las costas francesas e inglesas, introdujo un elemento nuevo en los casos de salvamento, cual fue el riesgo de contaminación como consecuencia del derrame de los hidrocarburos transportados, ya sea derivado de las averías mismas de la nave accidentada, como de las faenas realizadas por el salvador.

Las empresas de salvataje tomaron, además, conciencia de que en muchas oportunidades, no sólo estaban salvando bienes de gran valor, como los representados por la nave en peligro y su cargamento, sino que también estaban prestando un importante servicio, tanto al naviero como a su asegurador de responsabilidad (P and I Club) al impedir o disminuir el derrame de petróleo y por consiguiente la contaminación, lo que a su vez tenía efecto en los reclamos de terceros, víctimas de tal contaminación.

La posibilidad a su vez de que las propias empresas de salvataje se vieran involucradas en reclamos de responsabilidad derivados de las maniobras de salvamento, trajo como consecuencia que tales contratistas exigieran a las naves asistidas seguros que les cubrieran las posibles responsabilidades en que pudieran incurrir en relación con el salvamento de buques tanques cargados.

A raíz de las situaciones antes descritas, se desarrollaron diversas negociaciones entre la International Salvage Union y el London Group of P and I Associations, que tuvieron como resultado modificar la cobertura P&I haciéndola extensiva a los salvadores en los casos de contaminación.

Paralelamente, el Comité del Lloyd's designó una comisión para revisar el formulario de 1972, la que se integró posteriormente con representantes del International Chamber of Shipping, del International Group of P&I Associations y el Oil Companies International Marine Forum. Fruto del trabajo de esta comisión fue la publicación, el 14 de mayo de 1980 del LOF 1980, que entró en vigor el 23 de junio de 1980.

II. REQUISITOS DEL SALVAMENTO MARITIMO

Antes de iniciar el estudio en detalle del LOF 1980, es conveniente que tengamos presente cuáles son los requisitos necesarios para que exista un salvamento marítimo.

Desde luego hay que tener en consideración que la nueva Ley de Navegación de 1978 hizo desaparecer la distinción que antes se hacía entre asistencia y salvamento, que provenía del derecho francés; los ingleses, en cambio, utilizaban una sola palabra "salvage" para referirse a ambas situaciones.

De acuerdo con el artículo 104 de la Ley de Navegación "Todo servicio prestado en el mar a una nave que está en peligro y que produzca un resultado útil, constituye auxilio y da derecho a una remuneración equitativa, a menos que haya sido prestado contra la voluntad expresa del capitán de la nave auxiliada."

Además, el art. 105 de la referida Ley, señala que “el rescate de especies náufragas da también derecho a remuneración”.

De las normas legales antes citadas, así como de la elaboración doctrinaria, se desprende que los requisitos esenciales para que exista un salvamento marítimo, son los siguientes:

a) Debe existir un peligro real y efectivo que afecte a la nave, y que justifique la prestación del auxilio. Aun cuando no se requiere que sea inmediato o absoluto, no debe ser, sin embargo, producto de la imaginación del capitán, o del salvador, para justificar el cobro de un premio.

b) Debe prestarse en forma voluntaria, sin que exista una obligación previa ya sea contractual o de otra índole de dar auxilio. Es por tal motivo que no tienen el carácter de salvadores y por ende no tienen derecho a premio alguno, la tripulación de la nave en peligro, o el práctico a bordo de dicha nave, o el agente naviero, o el remolcador que ha sido contratado para efectuar una faena de remolque determinada. En todos estos casos, las personas enumeradas se encuentran bajo la obligación preexistente, de llevar a cabo todos los esfuerzos necesarios para salvar la nave, así como las vidas a bordo, entre las que se encuentran las propias.

El carácter de previo de la obligación, debe entenderse en relación al momento de la ocurrencia del peligro; de esta manera no quedan excluidos del derecho a premio los contratos de salvamento convenidos precisamente a raíz de haber sobrevenido dicho peligro.

c) Debe prestarse con el consentimiento del capitán de la nave asistida. La ley señala que no existe derecho a remuneración cuando el capitán ha expresado su voluntad en forma expresa en el sentido de no querer recibir ningún auxilio. Esta negativa debe, de todas maneras, ser razonable.

d) Debe consistir en la ejecución de labores materiales concretas. En otras palabras, no basta con el simple apoyo moral; sin embargo, cuando se presta un servicio de “stand by”, o sea de permanencia al costado de la nave en estado

de peligro, o de escolta de una nave averiada, para estar disponible ante cualquier emergencia, se ha considerado por la jurisprudencia que tal servicio da derecho a una remuneración equitativa.

e) Debe existir un resultado útil; éste no es indispensable que signifique el salvamento total de la expedición marítima, basta que algún bien se haya salvado, como consecuencia de los servicios prestados. También se considera que el hecho de haber mejorado la situación de la nave a raíz de las maniobras efectuadas, da derecho a una remuneración proporcional, aun cuando en definitiva termine las faenas otro salvador.

III. ANALISIS DEL CONTENIDO DEL LOF 1980

1. *Partes en el Contrato.* En toda aventura marítima existe una comunidad de intereses, que pueden resultar afectados de distinta manera en el evento de un siniestro, pero que de todas maneras deben contribuir a prorrata de sus respectivos valores por los sacrificios y desembolsos extraordinarios hechos en beneficio común. Esta comunidad que se forma por el hecho del zarpe de una nave, está representando intereses diversos y muchas veces, contrapuestos. Así, la nave, la carga, el flete, el combustible, tienen, en la gran mayoría de los casos, distintos dueños; pero todos están, a su vez, representados por el capitán, quien, al suscribir el Convenio de Salvamento, lo hace, de acuerdo con la cláusula 17 del Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, como mandatario de la nave, de su carga, del flete que esté a riesgo en forma separada, del combustible (bunkers) que utiliza la nave para su propulsión y de sus vituallas, y de sus respectivos propietarios. Debe tenerse presente que cada propietario responde por su respectivo interés, de tal manera que no existe solidaridad para responder del pago de la remuneración de salvamento.

Dadas las circunstancias, no siempre será posible que firme el capitán en representación de los intereses antes

señalados, pero de todas maneras, quienquiera que sea el que firme, lo hará a nombre de todos ellos.

Una demostración de que las obligaciones que se contraen por quienes reciben los servicios de salvamento no son solidarias, la encontramos en la cláusula 5 de LOF 80; en ella se estipula que el dueño de la nave, sus agentes y representantes usarán sus mejores oficios para asegurar que los dueños de la carga proveerán la garantía de acuerdo con los términos de la cláusula 4 de este Convenio, antes de la entrega de la carga. Esto significa que el dueño de la nave no está obligado a poner la garantía sino por lo que representa su interés y que sólo respondería de la garantía que le corresponde a la carga cuando la hubiere entregado a sus dueños sin haber hecho nada para cumplir con la obligación antes señalada.

La otra parte en el contrato de salvamento se la denomina el contratista, el que suscribirá el contrato ya sea personalmente o representado por el capitán de la nave que está prestando el servicio de salvamento.

2. *Objeto del Contrato.* El objeto del contrato consiste en utilizar sus mejores esfuerzos para salvar la nave que allí se designa, y/o carga, combustible y vituallas y llevarlos al lugar que se especifique en el contrato, o al lugar que se convenga posteriormente o si nada se indica o conviene, a un lugar seguro.

La determinación de lo que es un lugar seguro, es una cuestión de hecho, que dependerá tanto del estado en que se encuentre la nave después de ser salvada, como de las características geográficas del lugar, época del año y condiciones de tiempo.

El contratista se compromete, además, a utilizar sus mejores esfuerzos para impedir el derrame de petróleo de la nave asistida al efectuar las faenas de salvamento.

3. *Condiciones del contrato de salvamento.* Las partes convienen en que los servicios se prestan sujetos al principio del "no cure - no pay", o sea, que sólo hay derecho a premio si el resultado de las faenas ha sido exitoso. Sin embar-

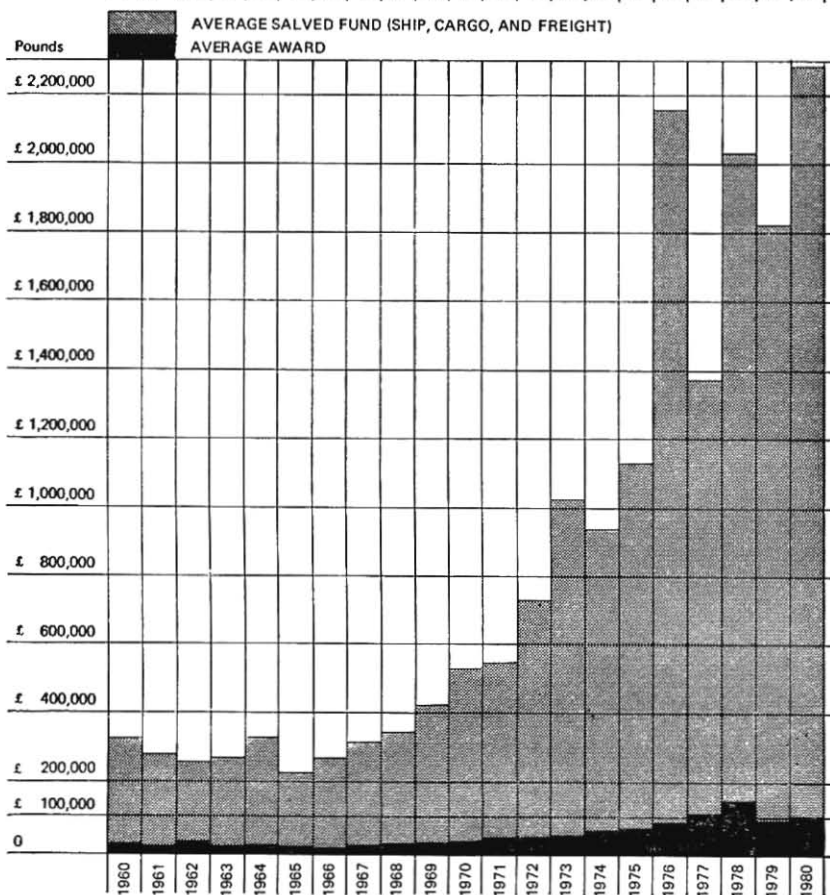
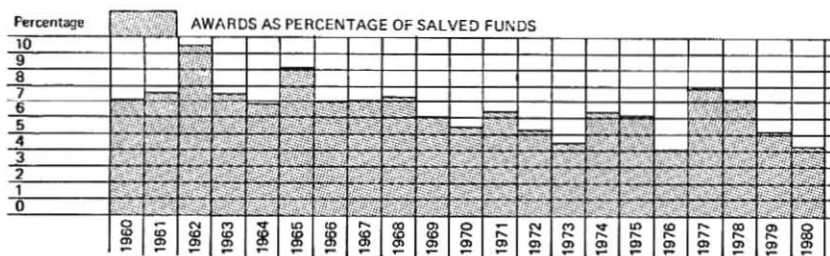
go, por primera vez, en la versión 1980 del Formulario del Lloyd's, se acepta una excepción a este principio, la que opera cuando la nave que se está auxiliando es un buque tanque total o parcialmente cargado con petróleo. En este caso, si los servicios prestados por el contratista y/o sus dependientes y/o agentes, no han tenido resultado útil o sólo han sido parcialmente exitosos o se ha visto impedido de completarlos, será de todas maneras remunerado exclusivamente por el propietario del buque-tanque, respecto de sus desembolsos razonablemente incurridos y un incremento que no exceda el 15% de dichos desembolsos, pero sólo si y hasta tanto dichos desembolsos más el incremento sean mayores que cualquiera otra suma recuperable de acuerdo con este contrato. Esta última frase, resulta poco clara y pareciera significar que habrá derecho a recuperar los desembolsos más el incremento, siempre que la suma de éstos exceda de la remuneración a que tuviere derecho el contratista cuando sus servicios hubieren sido sólo parcialmente exitosos. Para que el contratista pueda tener derecho a recuperar los desembolsos más el incremento, debe haber actuado sin negligencia de su parte y/o de sus dependientes y/o agentes.

La cláusula 1 (a), se encarga de precisar el concepto de desembolsos al decir que además de los gastos efectivos deberá incluirse una tarifa justa respecto del personal de los remolcadores y embarcaciones usadas en los servicios de salvamento; además señala que en el término petróleo se deberá entender el petróleo crudo, el fuel oil, el diesel pesado y los lubricantes.

En la cláusula 1 (b), se acuerda que la remuneración del contratista se determinará mediante un arbitraje en Londres, así como cualesquiera otras diferencias entre las partes provenientes del Contrato o de las operaciones a que éste se refiere.

El árbitro será designado por el Comité del Lloyd's, estando todo el arbitraje sometido a la ley inglesa. De todas maneras, nada obsta, para el caso de salvamentos que tengan lugar en las costas chilenas, y entre partes chilenas, a la designación de un árbitro en Chile y que además, las

ESTADISTICA DEL COMITE DE LLOYD'S RELATIVA A 20 AÑOS DE ARBITRAJE SOBRE REMUNERACIONES DE SALVAMENTOS



partes acuerden que quede sometido a la ley chilena, ya que ésta, hoy en día, está a tono con la normativa internacional sobre la materia. Bastará para lo anterior que las partes acuerden someterse al contenido del LOF 80 modificando la cláusula 1 (b), en cuanto al lugar del arbitraje y la 1 (d) en cuanto a la ley que regulará el Contrato de Salvamento y el Arbitraje. En realidad cualquiera que sea su nacionalidad, las partes son libres de modificar tanto el lugar como la ley del arbitraje.

Aun cuando el árbitro haya sido designado por el Comité del Lloyd's, las partes pueden notificar por escrito o por télex o telegrama a dicho Comité, expresando su voluntad conjunta de que no desean proseguir con el arbitraje. Es evidente que si las partes han logrado un acuerdo directo referente al monto de la remuneración, no tiene sentido continuar con el arbitraje.

Las partes son libres de convenir la moneda en que será pagada la remuneración al contratista, así como las garantías respectivas; pero en caso de no lograr acuerdo, los pagos serán hechos en libras esterlinas, de acuerdo con la cláusula 1 (c).

La cláusula 2 del LOF 80 impone en forma bastante clara la obligación al propietario de la nave, sus dependientes y agentes, de cooperar plenamente con el contratista en las maniobras de salvamento, incluyendo la de obtener acceso al lugar donde deba ser entregada la nave, de acuerdo con lo convenido, o al lugar que se acuerde, o si procediere, al lugar seguro adonde se lleven los bienes salvados. Dentro del contexto de esta obligación, el contratista podrá usar, de manera razonable, toda la maquinaria y equipo de la nave, así como sus anclas, cadenas y demás aparejos durante las maniobras, libre de todo costo.

4. *Normas sobre garantía.* De conformidad con el art. 107 de la Ley de Navegación "El crédito correspondiente a la remuneración por servicios prestados en el mar o por rescate de especies náufragas, dará a su titular derecho de retención sobre la nave o los objetos beneficiados". Este derecho de retención permite que los referidos bienes puedan

ser arraigados en el lugar que el tribunal competente señale, a menos que se otorgue caución suficiente, a juicio del mismo tribunal.

Teniendo presente tales principios, que son internacionales, se establece en la cláusula 4 que el contratista, inmediatamente después de terminados los servicios, o con anterioridad, notificará al Comité del Lloyd's y si fuere posible a los dueños de los bienes afectados, el monto de la garantía que requiera.

La forma de la garantía deberá ser aprobada por el Comité del Lloyd's y deberá ser otorgada por personas, firmas o sociedades residentes en el Reino Unido, que cuenten con la aprobación, ya sea del Comité del Lloyd's o del contratista.

La garantía deberá darse dentro de los catorce días (sin considerar sábados, domingos y fiestas de guardar según Lloyd's) contados después de la fecha de término de los servicios. La falta de otorgamiento de la referida garantía, dará derecho al contratista para arraigar los bienes salvados.

5. *Normas sobre arbitraje.* Las actuales normas del LOF 80 establecen que una vez dada la garantía, sea por el total o por parte de los intereses afectados, el Comité del Lloyd's automáticamente designará un árbitro, respecto de los intereses cubiertos por dicha garantía. Por otra parte, aunque la garantía no haya sido entregada, el Comité del Lloyd's de todas maneras designará el árbitro al ser requeridos por escrito o por télex o telegrama de una petición de arbitraje por cualquiera de las personas autorizadas para ello.

La cláusula 8 del Convenio de Salvamento se encarga de precisar quiénes pueden requerir la designación de un árbitro. Ellos son: 1) Los propietarios de la nave; 2) Los propietarios de la carga o de cualquier parte de ella; 3) Los propietarios de cualquier flete a riesgo separadamente, o cualquier parte de él; 4) El contratista; 5) Los propietarios del combustible y/o vituallas; y 6) Cualquiera otra persona que sea parte en el Convenio.

El árbitro tiene el carácter de arbitrador y conducirá el arbitraje de la manera que estime más conveniente, solicitando las pruebas y testimonios que considere necesarios, así como las asesorías técnicas que estime adecuadas.

El árbitro podrá rebajar el monto de la garantía entregada si en su opinión la encuentra excesiva. Podrá además ordenar un pago a cuenta si lo considera razonable y justo.

Cualquiera de las personas señaladas en la cláusula 8 del Convenio podrá apelar de la sentencia del árbitro, pero si se trata de una apelación de la resolución de pago a cuenta, deberá obtener la autorización del Arbitro de Apelación, que deberá haber sido previamente designado por el Comité del Lloyd's.

La sentencia del árbitro quedará ejecutoriada si no es apelada dentro de los catorce días (excluidos los sábados, domingos y fiestas de guardar de acuerdo con el Lloyd's) contados después de la fecha de su publicación por el Comité del Lloyd's.

En la cláusula 12 se establece que el árbitro fijará una tasa de interés anual que empezará a correr al término de los 21 días contados después de la fecha de publicación de la sentencia hasta la fecha en que el pago sea recibido por el Comité del Lloyd's, ambas fechas inclusive.

Teniendo en consideración los problemas mundiales de la inflación, la cláusula 18 establece que el árbitro deberá tomar en cuenta, en cuanto sea razonable y justo, los cambios en el valor de la moneda, al evaluar los desembolsos en que haya incurrido el contratista al prestar sus servicios, así como al determinar el premio o el pago a cuenta.

Finalmente, cabe destacar que de acuerdo con la cláusula 21, por primera vez se acepta que el contratista pueda limitar su responsabilidad respecto de los propietarios de los diferentes intereses atendidos por sus servicios, ya sea por sí y/o por sus dependientes y/o agentes, de conformidad con los términos de la ley inglesa y como si los términos de la convención sobre limitación de responsabilidad en materia de reclamos marítimos de 1976 formara parte de la ley inglesa. En el hecho esto significa que el contratista

podrá limitar su responsabilidad en caso de negligencia propia y/o de sus dependientes y/o agentes a la cifra que resulte de calcular 1.500 toneladas multiplicadas por las unidades especiales de giro que determina la convención, de acuerdo con el tipo de reclamo, todo esto en virtud del art. 4, N° 6 de la referida convención.

La International Salvage Union ya ha hecho presente que considera que el actual formulario, aun cuando haya significado un avance, no cubre todos los aspectos del salvamento que ellos desearían desde el punto de vista de los contratistas, por lo que lo estiman un acuerdo de carácter interino, que esperan modificarlo alrededor de 1982. Es así como el Comité del Lloyd's ya ha designado una comisión para que revise el contenido del LOF 80 a la luz de la experiencia que se derive de su aplicación en la práctica.

BIBLIOGRAFIA

- Kennedy's Civil Salvage⁴, Kenneth C. McGuffie Stevens & Sons Limited (London 1958).
- FARIÑA, Francisco, *Derecho y Legislación Marítima* (Bosch, Barcelona 1955).
- PERRAMONT P., Fernando, *Auxilios prestados en el mar*. Memoria para optar al grado de Licenciado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la U. Católica de Valparaíso (1958).
- MILLER, Anthony, *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement - Lof 1980: A Commentary*, en *Journal of Maritime Law and Commerce* Vol. 12, N° 2 (January, 1981).
- REMOND-GOULLAUD, Martine, *Les Mesures de Sauvegarde*, en *Le Droit Maritime Français* N° 379 (Juillet, 1980). N° 380 (Août, 1980).
- Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement - LOF, 1980.*