

## "EL ROL DEL SALVADOR"

Por el Teniente de Navio JAIRO A. GUTIERREZ SANTOS



Traducción del artículo publicado por John Warren Giles en el "Proceedings" de febrero de 1964

El navegante samaritano que arriba para prestar ayuda a un barco en peligro, eventualmente debe recibir una cuantiosa recompensa por sus esfuerzos, o de lo contrario preferirá continuar su rumbo fervorosamente.

Porque, no obstante el salvador voluntario debe ejecutar su trabajo en una atmósfera de peligro, violencia y mal tiempo, las subsiguientes leyes de la Corte del Almirantazgo, determinan el incidente sin considerar estas difíciles condiciones. Dichas Cortes son enfáticas en precisar que tales elementos deben estar presentes para constituir la validez del derecho de salvamento.

La doctrina del salvamento es estrictamente marítima. Un voluntario que salve un vehículo y su contenido, parqueado en una avenida, de un peligro inminente, como la caída de un árbol, un tornado, un incendio, no está autorizado para retener el vehículo o su contenido; todo lo que puede hacer es demandar a los dueños del vehículo y esperar de ellos lo que crean haya merecido por su acción de buen samaritano. Pero un voluntario que salve un buque de un peligro, obtiene con esto un embargo preventivo sobre el buque, su carga y el valor de los fletes. Solo debe llenar el libelo

por salvamento presentarle, ante un juzgado o tribunal, obteniendo un decreto de la Corte del Almirantazgo en el cual se ordena la cantidad que le corresponde y dado el caso, un remate judicial para satisfacer el decreto en su favor.

La doctrina está basada en la idea, que el otorgar una recompensa especial como premio de un provechoso esfuerzo por parte de voluntarios en el salvamento de buques y carga en peligro en el mar, promueve una ordenada y razonable organización para lograr el máximo en el salvamento, disminuir las pérdidas comerciales y desalentar el robo y la piratería en situaciones en las cuales la vigilancia policiva es ordinariamente imposible. Originalmente, la doctrina era aplicada para el mar abierto y las costas abiertas al mar, donde eran esenciales una pericia y coraje excepcionales para obtener resultados satisfactorios en el salvamento.

Hoy en día, el salvamento se ha extendido a los peligros en puertos, aguas interiores, e inclusive a buques firmemente amarrados a tierra.

Cuáles son los elementos esenciales, que hacen válido el derecho de salvamento? Decisiones anteriores indican que ellos son: 1º Un peligro ma-

rítimo; 2º Servicio voluntariamente ejecutado, no requerido como una obligación existente o un contrato especial; 3º Exito completo o parcial, o en forma tal que los servicios hayan contribuido al mismo. En cuanto al peligro marítimo en sí, algunas autoridades sostienen que éste debe ser real e inminente. Pero bajo el punto de vista general se sostiene que no necesariamente el desastre deba ser inminente, siendo suficiente, que en el momento de prestar la asistencia, aunque el buque no haya sufrido daños o infortunios esté expuesto a la destrucción si no se le prestan los auxilios. En esencia, una situación de razonable aprehensión, aun cuando no de actual peligro, es suficiente. No es necesario que el riesgo sea tal que escapar de él sea imposible. El peligro puede resultar de la enfermedad del comandante u otros oficiales del buque, como también de los miembros de su tripulación. En un caso, el peligro provino de la incapacidad e incompetencia del comandante. Por su puesto, si el peligro ha pasado cuando la oferta de asistencia es hecha y los servicios de las personas que hicieron la oferta no son requeridos, no hay derecho para presentar reclamo por salvamento.

En el sentido estricto, el peligro no necesariamente debe ser un peligro del

mar. Pueden prestarse servicios a un buque, o sus propiedades, en peligro en un río navegable, un lago o también a un buque al cual no se le estén efectuando reparaciones en dique. El grado de peligro de las propiedades por salvar las dificultades de alijar el buque de su carga, o los peligros y riesgos a que están expuestos los salvadores, no determinan la naturaleza de los servicios, pero sí afectan el monto del premio del salvamento.

Ahora, si Ud. tiene presente todos estos elementos generales de salvamento, en una situación de emergencia, dar consejos sobre el método adecuado de maniobrar el buque con el propósito de alejarlo del peligro o enviar informaciones concernientes al buque que se halla en zozobra, en forma tal que pueda serle enviada ayuda, es también una manera de prestar el servicio de salvamento.

En el caso del **Tower Bridge**, en 1936, el buque había sido averiado por el hielo, procediendo de inmediato a enviar el S. O. S., fue contestado por el vapor **New Foundland**, que había pasado por el mismo campo de hielos y se encontraba 30 millas adelante. El **New Foundland** viró 180 grados, entró en el campo de hielos y se le aproximó al **Tower Bridge**, que en ese momento se encontraba bajo control. El **New Foundland** pasa por telégrafo al **Tower Bridge**, "le recomiendo gobernar rumbo al Este hacia aguas claras". El buque averiado siguió el rumbo indicado y salió a salvo a través del campo de hielos. La Corte Británica encontró que éste había sido un "servicio perfectamente definido" ordenando un premio de 2.000 Libras Esterlinas. Por su puesto si la información suministrada al buque averiado es inservible porque ya se ha obtenido otro recurso, no hay derecho a reclamo.

Los servicios de protección, o cualquier otra clase de asistencia prestada a un buque, necesariamente se de-

---

#### TENIENTE DE NAVIO

JAIRO GUTIERREZ S.

Realizó estudios en la Academia Naval de Livorno, Italia, habiendo egresado como Teniente de Corbeta el 20 de enero de 1957.

Efectuó curso de "Salvage Officer" en la "U. S. Naval Deepsea Diving School" en Washington, EE. UU.

Ha prestado servicios en las siguientes Unidades: ARC Capitán Tono, Escuela de Grumetes, Escuela de Clases Técnicas, ARC "Pedro de Heredia", Escuela Naval.

Actualmente es Comandante del ARC "Riachacha".

ben considerar como un servicio de salvamento? El suministro de elementos o personal necesarios a un buque en peligro es evidentemente considerado un servicio de salvamento.

Naturalmente, los servicios prestados en el rescate de un buque varado o encallado, de su carga, o el evitar el encallamiento, son propiamente los servicios de salvamento. Se considera, que el solo trabajo de cobrar un buque encallado por un tiempo considerable, antes de que una marea favorable lo reflote, no es suficiente para establecer un válido derecho de salvamento. En los casos de rescate por causas de incendio o explosiones, de extinción de un incendio a bordo, de remolque de un buque incendiado hacia un lugar donde el fuego de a bordo pueda ser controlado más adecuadamente, de remolque de un buque para alejarlo de un muelle donde pueda estar en peligro de incendiarse o, el descargue en un muelle de un buque con un incendio a bordo, donde la mayoría de las veces los salvadores ponen en peligro sus vidas; todos estos casos son considerados por las Cortes, válidos como servicios de salvamento.

Contrariamente, en el caso en el cual la proa de un buque tanque hundido, no ha sido abandonado por sus propietarios y ésta no se encuentra localizada en un lugar en forma tal que represente una amenaza para la navegación, cualquier persona o entidad, que sin ser requerida por sus propietarios, alije la carga de la proa y como consecuencia obtenga el reflotamiento y remolque dentro del puerto, serán desafortunadamente considerados como entrometidos gratuitos y no salvadores. Un bote del servicio de guardacostas atareado en el remolque de una embarcación que ha perdido su gobierno, dentro del área de protección del puerto, es considerado por la Corte como, "encontrarse ocupado en una operación de remolque" y no es

una operación de salvamento o rescate.

Remolcar un buque averiado es considerado definitivamente como un servicio de salvamento. Un vapor encalló cuando la marea se encontraba comenzando el flujo, aprovechando la marea alta trató de zafarse con resultados negativos.

Posteriormente, después de haber achicado los tanques de balastro logra disminuir su calado en proa de 2 y medio pies, sin embargo le fue imposible desvararse debiendo esperar hasta el día siguiente. Un remolcador que había salido de Boston para prestarle auxilio, arribó a las cercanías del buque cuando la marea estaba alta. El remolcador ofreció sus servicios, habiendo sido aceptados. Rápidamente aseguró sus líneas de remolque y combinando las fuerzas de sus propulsores con las del buque varado lograron ponerlo a flote. El vapor pudo seguir su viaje y arribar a Boston por sus propias máquinas sin haber sufrido avería alguna en el casco o en su carga. El tiempo empleado por el remolcador para zafar al buque del escollo no excedió de 15 minutos. El buque se hallaba a cinco horas del puerto de destino, en ningún momento se encontró en serios peligros excepto el de permanecer encallado. Era en todo caso incierto, que el buque hubiera podido zafarse sin ayuda externa, por tal razón se consideró la asistencia prestada por el remolcador, como un servicio de salvamento, teniendo por consiguiente derecho a su debida compensación.

Algunas veces, cuando se presenta la necesidad de efectuar un remolque, es muy difícil distinguir, si el servicio que se presta es estrictamente de salvamento, o un servicio de remolque. Esto lo debe determinar la corte, después de un cuidadoso estudio de los hechos. La diferencia entre el servicio de salvamento y el servicio de remol-



que depende de las condiciones del buque remolcado.

Para poder considerar el derecho de salvamento, la propiedad debe ser marítima. La Corte Suprema de Justicia de los EE. UU., en 1887, tuvo que juzgar una situación existente con referencia al dique flotante de la compañía Vallette Dry Deck de New Orleans. Los salvadores reclamaban el haber evitado el hundimiento y por consiguiente la pérdida total del dique. Los salvadores hicieron ver a la Corte, que el dique se había chocado contra el vapor Clitena que no había podido evitar el encuentro por falla en el timón. Como consecuencia de la colisión el dique se rompió en un costado por debajo de la línea de flotación, comenzando a llenarse de agua y se hubiera hundido si no hubiese intervenido el equipo de bombas de achique de los salvadores, procediendo a desalojar el agua y reparar la avería. Así, después de muchos gastos e infinidad de problemas ellos pudieron evitar la destrucción del dique. La Corte Suprema de Justicia estableció que el dique flotante no era exactamente un sujeto de salvamento. La Corte en sustancia dijo, que una estructura fija, como por ejemplo un dique flotante no es usada para los propósitos de la navegación y por consiguiente no puede ser sujeta a los servicios de salvamento, más de lo que puede ser un muelle o una bodega cuando se proyectan dentro o sobre el agua. El hecho de que éste flote sobre el agua no lo convierte en un vapor o una embarcación y ninguna estructura que no sea un buque o una embarcación es sujeto de salvamento. De todos modos, un buque o embarcación que sea usada para la navegación y comercio, aunque se encuentra atracada en un muelle y temporalmente asegurada a éste, tanto su estructura como su carga, son considerados como sujetos marítimos y

por lo tanto aptos para recibir los servicios de salvamento.

Se han presentado varios conflictos en la Corte con respecto a las decisiones sobre salvamento de bienes perdidos en el mar y posteriormente encontrados flotando o tirados por la resaca a las playas. Cuando éstos han pertenecido a una embarcación o buque como parte de su estructura o carga, explícitamente deben considerarse bajo el capítulo de naufragio, objetos flotantes, alijamiento o derrelicto y los derechos de salvamento deben ser considerados sobre éstos. Pero cuando estos objetos no tienen conexión con buque o embarcación, algunas Cortes aceptan el derecho de salvamento y otras no. Las decisiones en favor o en contra, concediendo el derecho de salvamento por balsas o trozas encontradas flotando en el mar son divididas justa e imparcialmente. Uds. bien pueden imaginarse que bajo estos principios, si un tren se descarrilara mientras se encuentra pasando un viaducto como uno de los tantos que unen los cayos de la Florida y algunos de sus vagones de carga fueran encontrados flotando en el mar, no serían sujetos de salvamento.

Con todo eso, hay un estatuto particular por el cual el salvar la vida humana, inconexo con el salvamento de propiedad, no debe considerarse como un servicio de salvamento con derecho a compensación. Nuestros conceptos sobre la vida humana y la propiedad han sido materialmente cambiados desde un caso decidido en la Corte Federal de South Carolina en 1803. En tal ocasión, cinco esclavos negros se arrojaron en una conoa a merced de las olas. Fueron recogidos por el capitán Smith, a unas 60 leguas de tierra en la margen exterior de la corriente del golfo. Habían permanecido durante 4 días sin agua y provisiones. El capitán se desvió dos o tres millas de su rumbo para recogerlos, les dio alimen-

tación y alojamiento hasta su llegada al puerto de Charleston 14 días después. No existió ningún riesgo en la ejecución de esta maniobra, pero de no haberla efectuado, ciertamente esta gente hubiera perecido, no habiendo podido resistir por más tiempo sin agua y provisiones. La canoa y los esclavos fueron avaluados en US \$ 3.000.00 y el capitán Smith fue recompensado con US \$ 300.00 por su servicio de salvamento. Hoy día, por su puesto, en una situación como esta un premio de salvamento no es ni siquiera reclamado, mucho menos adjudicado, excepción hecha quizás, por el salvamento de la canoa.

En otro caso, varios buques participaron en una operación. Unos salvaron parte de la carga, la chalupa Globe se acoderó al buque y pudo llevar a puerto 26 pasajeros y su equipaje, pero no carga ni materiales. La Goleta Tortugas recogió la tripulación, las dos embarcaciones reclamaron derechos por servicios de salvamento. La Corte determinó, que el salvamento de vidas en conexión con propiedades, debe darse prioridad a este hecho y acelerar de conformidad el salvamento. El hecho que la propiedad considerada en este caso fue salvada por otras embarcaciones, no excluye al Globe y a la Tortugas del derecho a una justa compensación por sus servicios en el salvamento de las vidas de los pasajeros y la tripulación. Si esto no fuera así, y si ninguna ventaja presentara el salvamento de vidas en peligro comparado con el salvamento de propiedad, podría ser una gran tentación para los salvadores el satisfacer su avaricia, a expensas de los sentimientos por la humanidad.

Debe el salvador exigir una previa solicitud de asistencia por parte del comandante del buque averiado para prestar los servicios de salvamento? Se ha demostrado que esta solicitud no siempre es requerida. El derecho en el res-

cate o salvamento no depende de una invitación expresa.

Se considera como requisito necesario para la validez del derecho de salvamento el que los servicios prestados hayan contribuido inmediatamente al rescate de la embarcación o a la preservación de la propiedad en peligro.

Cuáles son las obligaciones del salvador con respecto a la propiedad considerada en la operación de salvamento? Si bien es cierto que un salvador no garantiza el éxito de la propiedad en peligro, una vez él haya empezado a actuar, es su obligación el ejercer el mayor cuidado, pericia y diligencia. Hablando más genéricamente, es obligación del salvador ayudar y asistir al comandante de la embarcación en peligro, por todos los medios posibles, dándole información, consejos y provechosas sugerencias. Por su puesto la mayor contribución es su labor. El criterio del salvador puede diferir con el del comandante, pero esto no permite al salvador refutarse a seguir las instrucciones del comandante, a menos que se vea que dichas instrucciones violan claramente todos los principios básicos de operaciones náuticas y sean indiscutiblemente dadas de mala fe.

A dónde debe llevar el salvador la propiedad salvada? Generalmente es obligación del salvador llevar a un puerto todos los artículos que ha salvado, aunque sean de poco valor. En algunos casos, se ha considerado como obligación el llevarla al primer puerto que ofrezca seguridad. No existe una regla inflexible en el sentido de que el salvador deba llevar la propiedad salvada al puerto más cercano. Naturalmente, es obligación del salvador respetar los derechos de los dueños de la propiedad salvada, estando sujeto a desplegar el máximo grado de diligencia para prevenir el secuestro por parte de extraños. Los salvadores que aborden una embarcación con el

propósito de prestarle auxilio, tienen derecho a consumir para su mantenimiento durante el desarrollo de la operación la cantidad de provisiones del buque que les sea necesarias. Después de haber tomado la propiedad bajo su posesión, el salvador está obligado a prevenir el gasto innecesario de dicha propiedad durante el tiempo que esté bajo su cuidado y control.

Por su conducta puede un salvador perder los derechos de salvamento?. Una premeditada mala administración o conducta reprensible puede producir una completa pérdida legal del premio de salvamento.

Si un salvador sin razón interfiere los esfuerzos de otros salvadores, puede esto causar la pérdida legal de los derechos al premio de salvamento de los salvadores interferidos?. La respuesta es sí.

La premeditada desobediencia de un salvador en el cumplimiento de una orden dada por el comandante de la embarcación en peligro es un fundamento adecuado para la pérdida legal de los derechos al premio. En ocasiones se ha reclamado que el buque salvador insiste en seguir remolcado después de haber sido advertido por el comandante del buque salvado para desistir. Esto no necesariamente constituye motivo para la pérdida legal del derecho al premio, donde se demuestre que el buque salvado en el momento de recibir la orden, se encuentra todavía en peligro.

Algunas veces la pérdida legal puede ser consecuencia del empleo fraudulento de un número innecesario de buques asistentes, o por el mantenimiento del buque encallado durante un período de tiempo innecesario con el propósito de obtener un premio mayor.

Naturalmente los pensamientos o deseos censurables de los salvadores no constituyen materia suficiente para la pérdida legal del premio de salvamento, donde su conducta no sea influenciada por tales infaustos pensamientos. El solo hecho de que un salvador exprese el deseo de averiar el buque de otro salvador, durante el curso de la operación del salvamento, no es materia para pérdida legal donde nada venga específicamente hecho para llevar a cabo tan nefando deseo.

Pueden los pasajeros de un buque en peligro asumir el rol de salvadores y tener derecho al premio? Es factible si ellos prestan servicios extraordinarios, pero generalmente en el caso de un peligro común, es obligación de todo el personal de a bordo, inclusive los pasajeros, prestar la ayuda que esté al alcance de sus posibilidades, para evitar la pérdida o avería del buque o de su carga. Así por ejemplo el pasajero que efectúa trabajos en una emergencia, tales como operar una bomba o cerrar una escotilla, no tienen derecho al premio de salvamento. Las cortes han advertido que se debe prestar la mayor atención en el reconocimiento de un pasajero como salvador, especialmente cuando se trate de un miembro de la profesión marítima.

Cuál hubiera sido la situación jurídica de la Fragata "PADILLA" al haber sido abandonada por la Armada?. De acuerdo a las leyes del mar, un buque o embarcación averiada que sea abandonada por sus propietarios, pertenece a la primera persona o entidad que la aborde y se declare propietario, en tal virtud cualquiera persona que se hubiese presentado a bordo después de haber sido abandonada la fragata estaba en pleno derecho de declararse como propietario.