

# El Salvamento no Contractual de Bienes en el Derecho Marítimo Mexicano

MANUEL LUCIANO HALLIVIS  
PELAYO

Profesor del Departamento de Derecho.

EN ESTA época, en que nuestro país requiere apuntalar su desarrollo con una infraestructura adecuada en materia de comunicaciones, México ha vuelto su mirada a la comunicación fluvial y marítima. Se han emprendido infinidad de obras tendientes a dotar nuestra industria marítima de los elementos que su crecimiento requiere, así como a proveer los medios para apoyar nuestro comercio internacional.

Este apoyo no sólo se debe dar a través de más y mejores puertos, mejores sistemas de carga y descarga, mejoría en transportes terrestres, etc., sino que todas estas obras deben ir acompañadas de un esfuerzo por mejorar la infraestructura legislativa que nutre al Derecho Marítimo Mexicano.

Este ensayo constituye un esfuerzo por analizar una institución marítima que parece olvidada o poco útil, el salvamento extracontractual de bienes,<sup>1</sup> que, a diferencia de otros tipos de salvamento como el de personas o el contractual, no ha sido lo suficientemente estudiado.

El salvamento no contractual o extracontractual de bienes, es un concepto de naturaleza puramente marítima, que involucra la idea de premiar o recompensar al voluntario que, aun a costa de riesgos,

<sup>1</sup> Con los avances técnicos y las medidas tomadas para salvar vidas han disminuido los accidentes marítimos. Esto no quiere decir que hayan acabado, puesto que siguen ocurriendo por causas naturales o por incumplimiento o negligencia, por lo que esta figura sigue siendo muy importante.

presta servicios de salvamento de bienes a naves en dificultades o peligro. La finalidad de esta figura es incentivar, alentar la realización de este tipo de acciones, en beneficio de la industria marítima.<sup>2</sup>

Se comienza por estudiar a doctrina marítima nacional, extranjera e internacional, para conjuntar los principios generales del salvamento y poder concluir con una crítica fundamental el tratamiento de este tema en el derecho mexicano.<sup>3</sup> Los pies de páginas juegan un papel muy importante en el entendimiento global de este ensayo, ya que contienen importantes explicaciones relacionadas con los temas de la investigación, pero que por razones de continuidad e hilación se prefirió incluir separadamente.

En el punto dedicado al Derecho Internacional, hemos puesto especial énfasis en el análisis de la Convención de Bruselas, debido a que se adopta como Derecho nacional.

## I. DOCTRINA DEL SALVAMENTO NO CONTRACTUAL DE BIENES

### A. UN POCO DE HISTORIA

Antes de discutir la definición de salvamento, es necesario hacer una breve incursión histórica que nos permita puntualizar la importancia del tema. El salvamento de bienes no es una institución jurídica nueva, sus orígenes se pueden remontar a las Leyes Rodias nueve siglos antes de nuestra era, en las que se recompensaba el salvamento de naves en peligro, zozobra o naufragio; también se castigaba el robo de buques naufragos y el uso de violencia o cualquier clase de presión contra víctimas de un naufragio.<sup>4</sup>

Aunque los romanos adoptaron las regulaciones marítimas Rodias, la doctrina de recompensar los servicios voluntarios del salvador vienen

<sup>2</sup> Aun cuando los marinos son como una gran familia en que todos tratan de auxiliarse en lo que pueden, el premio de salvamento constituye un aliciente a cooperar en el salvamento de embarcaciones o bienes marítimos, lo que redundaría en beneficio de la industria, dado lo costoso de los bienes que ésta utiliza.

<sup>3</sup> Se utiliza mucha doctrina y casos prácticos extranjeros principalmente ingleses, españoles, americanos y argentinos, debido a la riqueza que el tema presenta en esos derechos, y la importancia y el desglose que en los mismos se ha presentado.

De hecho, el estudio al Derecho Mexicano es basado principalmente en un análisis personal a algunos de los ordenamientos legales relacionados con el tema no solamente por un deseo de originalidad, sino también a una ausencia total de ensayos sobre la materia.

<sup>4</sup> Martin V. Norris, *The Law of Salvage*, Baker, N.Y., 1958, § 5, p. 5.

del principio de derecho romano llamado "negotiorum gestio".<sup>5</sup> En el derecho romano se estableció claramente, entre otros principios de salvamento, que el hundimiento de una nave no produce la pérdida de propiedad sobre los bienes. Después del derecho romano, hubo un periodo de oscuridad jurídica en la materia, en que se siguió aplicando el jus naufragi.<sup>6</sup> Siguiendo a este periodo de barbarismo, encontramos las reglas contenidas en las ordenanzas marítimas de Trani (1063 D.C.) que establecían una recompensa para quienes hallen bienes abandonados o los salven del mar.<sup>7</sup>

Dos siglos después, los Roles de Olerón consignaron el derecho a remuneración por servicios de salvamento rendidos a un barco en peligro, "estaba claramente establecido que las cortes deberían tomar en cuenta el esfuerzo exployado en la operación".<sup>8</sup> Disposiciones similares aparecen en las ordenanzas marítimas de Luis XV y en las Leyes Hanseáticas, de donde pasan al Código Napoleónico.<sup>9</sup>

<sup>5</sup> La "Negotiorum gestio" o gestión de negocios, se configura cuando una persona llamada "Negotiorum gestor" administra voluntariamente negocios ajenos sin habérselo encargado el dueño o "dominus Negotiorum". Para una discusión más profunda del tema ver F. H. Lawson, *The Roman Law Reader*. Oceana, N. Y., 1969, pp. 177-180; R. W. Lee, *The Elements of Roman Law*. Sweet, USA, pp. 365-368; Barry Nicholas, *An Introduction to Roman Law*. Oxford Press, pp. 227-230. Guillermo Floris Margadant, *Derecho Romano*. Esfinge, México, 1960, pp. 444-445; Eugene Petit, *Tratado Elemental de Derecho Romano*. Ed. Saturnino Calleja, Madrid, pp. 447-449. Para una discusión más profunda sobre el Derecho Marítimo en Roma ver José de Jesús Ledesma. "La Situación Jurídica del Mar en Roma", *Juridica*, No. 6, U.I.A., México, julio, 1974, pp. 433-393.

<sup>6</sup> "Jus Naufragi" era un principio por el cual el señor de la tierra en donde ocurría un naufragio, o a cuyas playas llegaran bienes naufragados, se apropiaba de las cosas para sí. Sergio Fenarini, citado por Raúl Cervantes Ahumada, *Derecho Marítimo*. Herrero, México, 1970, p. 684.

<sup>7</sup> Es muy interesante notar que uno de los principios de las Ordenanzas de Trani es muy similar al contenido del artículo 84 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos Mexicana que establece un término de 30 días para que aparezca algún reclamante de los bienes salvados. Ver Norris, *Op. Cit.* § 7, p. 7; ver nota No. 84 de este trabajo. Supra.

<sup>8</sup> Alberto Díez Mierces, *Derecho de la Navegación*. Tomo II, Ciencias Económicas, Buenos Aires, 1954, p. 74. Ver Norris, § 8, p. 8. Es conveniente mencionar que Norris asevera que las Leyes Rodias, conocidas como el Derecho Marítimo General han sido bien llamadas "La Venerable Ley del Mar".

<sup>9</sup> También podemos citar al "Estatuto de Ancona" de 1397, la "Cum Novis Constitution" de Pio V, de 1567, Los Estatutos de Génova de 1607 y las Ordenanzas de Colbert de 1861. Ver Luis Humeres Magnen. *Derecho Marítimo*. Tomado del

B. DISTINCIÓN ENTRE AUXILIO Y SALVAMENTO. DEFINICIÓN DE SALVAMENTO.  
ELEMENTOS MATERIALES

Salvamento es una palabra que viene del latín "salvus", "salvo", que significa acción de salvar, lo que significa librar de un riesgo o peligro, poner en seguro.

Auxilio significa acción y efecto de auxiliar, es decir, ayuda, socorro, protección, amparo.

Asistencia significa acción de asistir, socorro, favor, ayuda.

Nuestra legislación, como todas las legislaciones latinoamericanas, la española y la francesa, distingue entre auxilio y salvamento, sin definir exactamente cada uno de estos conceptos. Las legislaciones anglo-sajonas no hacen tal distinción, comprendiendo dentro del concepto de salvamento el auxilio o la asistencia.

La diferencia entre estos conceptos es de grado y de tiempo, se auxilia una nave antes de que se produzca un siniestro, para evitar éste; se salva una nave *en el momento o después* del siniestro, tratando de evitar o aminorar las consecuencias del accidente. En el salvamento hace falta la existencia actual y concreta de un acontecimiento que pone al buque en trance de pérdida o de peligro y no una mera potencialidad.

Como la diferencia entre ambos conceptos es sólo de grado y de tiempo y como la Convención de Bruselas establece en su artículo 1o. que no hay lugar a distingos entre las dos clases de servicio, en lo sucesivo lo que digamos respecto de salvamento, será también válida y aplicable al auxilio o asistencia.

En general, salvamento significa "...todo acto de socorro o ayuda prestado en la mar a un buque o aeronave que se encuentre en peligro",<sup>19</sup> pero no sólo implica el acto de socorro o ayuda, sino que involucra una remuneración por salvar propiedad marítima.

Tan grande es la importancia del premio o recompensa, que muchos teóricos lo confunden con el salvamento mismo. Así, Hughes define al salvamento como "...la recompensa otorgada por un servicio rendido a la propiedad marítima en riesgo, en peligro, o en zozobra, por aquellos que no tienen obligación legal de prestarlo, que resulta en

Curso de Munita Becerra, Jurídica, Chile, 1966, pp. 230-231. Cervantes Ahumada nos dice que a través del Código Napoleónico y el Derecho Español, los principios de Salvamento llegaron a los países latinoamericanos. C. Ahumada, *Op. Cit.*, p. 635.

<sup>19</sup> Agustín Vigier Torres, *Derecho Marítimo*, 3a. ed., Subsecretaría de Marina Mercante, Madrid. Dic. de 1977, p. 793.

beneficio de la propiedad, si eventualmente es salvada".<sup>11</sup> En el caso "The Clarita and the Clara" en 1874, se definió al salvamento como "...la compensación otorgada a personas por cuya asistencia un barco o una nave son salvados del peligro o pérdida en casos de naufragio, captura por abandono (Derrelicto) u otras desgracias o contratiempos".<sup>12</sup>

Para nosotros, el salvamento, como institución del Derecho Marítimo, se puede definir como el servicio prestado en el mar o en cualquier agua navegable, por persona o personas sin obligación de realizarlo, llamados salvadores, a una nave que se encuentre en una situación de riesgo o peligro, que resulta en librar, o en ayudar a librar, a la nave de esa situación y por cuya prestación se otorga un premio, remuneración, recompensa o compensación.

Como se desprende de la definición, para que se configure el salvamento es imprescindible que los servicios sean útiles, resultaría ilógico y contra el propósito fundamental de esta institución que se recompensaran servicios no útiles, es decir, que no resultaron en el éxito de la operación, ya que se estaría dando lugar a que el propietario de la nave no sólo sufriera las consecuencias del siniestro, sino que, además, tuviera que pagar unos servicios que no le significaron ningún beneficio.

Como veremos, la única limitación para ser salvador es que no se tenga obligación de prestar el servicio, pudiendo considerarse como tal a cualquier persona, física o moral, o nave que llene este requisito.

De la definición podemos decir que el salvamento se constituye de tres elementos materiales: servicio de salvamento, premio de salvamento y salvador.

### 1. Servicio de salvamento

Servicio de salvamento es aquel que rinden al dueño de la propiedad, quienes la recuperan de pérdida o peligro en el mar.<sup>13</sup> Es un

<sup>11</sup> Robert H. Hughes, *Handbook of Admiralty Law*. West Publishing, St. Paul, Minn, 1901, p. 127. Esta definición fue citada en el caso "The Pleasure Bay", 226 F. 55 (D.C.S.D. Ala, 1915). Consultar también Gustavus H. Robinson, *Handbook of Admiralty Law in the U.S.A.* West, Minn., 1939, pp. 708-11; Erastus B. Benedict, *The Law of American Admiralty*. New York, 1941, pp. 333-35.

<sup>12</sup> Maude and Pollock, *Shipping*, citado en el caso "The Clarita and the Clara", 23 Wall 17 (USSC, 1874).

<sup>13</sup> Ver "Mc Connochie and Others Vs. Kerr and Another, 9F. 53 (D.C.S.D.N.Y., 1881).

servicio que es voluntariamente prestado a una nave que necesita asistencia y se dirige a librarla de algún riesgo o peligro actual o presumible.<sup>14</sup> Es decir, el servicio de salvamento se presta no sólo en casos en que sea inminente un peligro, sino también en casos en que sea razonable presumir la asistencia del peligro.<sup>15</sup>

Por lo que se refiere a su naturaleza, cualquier clase de servicios útiles y voluntarios destinados a librar propiedad de algún peligro, prestados en el mar o en otras aguas navegables, por personas que no se encuentren en obligación de hacerlo, constituye servicio de salvamento.

Es importante anotar la importancia de que los servicios sean útiles, ya que lo que se requiere alentar, es el salvamento efectivo de bienes en pro de la industria marítima. Por otra parte, la voluntariedad por parte de quienes no están obligados a prestar el servicio resulta esencial en el perfeccionamiento de esta figura; la tripulación o los responsables simplemente estarían cumpliendo con uno más de sus deberes para con la nave, pero no prestando lo que la doctrina considera como servicios de salvamento.

Existen dos clases de salvamento: puro y contractual. El salvamento puro, marítimo, no contractual o extracontractual, se configura cuando es prestado en una emergencia por un extraño a la aventura, sin órdenes del responsable o del dueño de la nave. El salvamento contractual o concertado es aquel en que el propietario o sus agentes celebran un contrato para salvamento, pactando, arreglando o concertando los servicios que se rindan.

El servicio de salvamento se puede distinguir de la empresa de salvamento, en que la última resulta de la acción de contratar que ejercita el dueño de una nave en peligro o sus agentes "The Enor Soule" 95 F. 483-4 (S.D. N.Y. 1899).

<sup>14</sup> En el caso "The Pleasure Bay" (226 F.56), se expresó que "...servicios útiles de cualquier clase prestados a una nave expuesta a cualquier peligro o riesgo inminente de pérdida o daño dan lugar a premio..." Ver Norris, *Op. Cit.* § 3, p. 3, y para ejemplos de servicios de salvamento ver Hughes, *Op. Cit.*, pp. 127-128.

<sup>15</sup> Sería conveniente que algún ordenamiento expresara los límites a lo que se considera como "razonable presunción de peligro", ya que tanto la Ley como la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Auxilio y Salvamento Marítimos (Bruselas, 1910) únicamente se refieren a naves en peligro, sin precisar qué se considera como peligro, dando lugar a posibles malas interpretaciones.

## 2. Premio de salvamento

Es la compensación otorgada al voluntario cuyos servicios útiles han salvado propiedad o vida en peligro.<sup>16</sup> Se otorga "no bajo el principio de una remuneración compensatoria, sino como una recompensa por servicios arriesgados y como un incentivo a los marinos y otros, a emprender de buena gana tales tareas, asistiendo vidas y propiedades".<sup>17</sup>

Este concepto de premiar otorgando una remuneración o recompensa en favor del salvador, es peculiar al derecho marítimo y diferente a otras legislaciones.<sup>18</sup> El propósito es ayudar a la industria marítima mediante incentivos al heroísmo y desaliento a la apropiación de bienes ajenos.

El premio se conoce como compensación, bonificación o "bounty", gratificación o "gratuity" y prima o "bonus".<sup>19</sup>

### a) Propiedad sujeta a premio de salvamento

Por principio de cuentas, la propiedad, al momento del incidente, tiene que estar en aguas navegables o en último caso en la playa,<sup>20</sup> pero no en tierra.<sup>21</sup> Se ha discutido si sólo las naves o los bienes de una nave se encuentran sujetos a premio de salvamento.

La solución académica parece dirigida hacia aquellos bienes considerados como propiedad marítima que se encuentren en aguas navegables;<sup>22</sup> sin embargo, algunos autores como Gilmore y Black consideran que cualquier cosa rescatada de aguas navegables, "...serán consideradas como sujetas a premio de salvamento".<sup>23</sup>

<sup>16</sup> Un elemento necesario para otorgar el premio es que los servicios hayan sido útiles (arts. 2o. Convención de Bruselas y 77, 82 y 85, Ley de Navegación Mexicana).

<sup>17</sup> "The Flottbeck" 118 F. 959 (CCA, 9th. 1902) No. 826, ver también "The Blackwall", 10 Wall 13 (USSC, 1869).

<sup>18</sup> En Derecho Penal se castiga al que no ayuda a alguien en dificultades, en seguros se premia al que salva propiedades.

<sup>19</sup> Para "bounty" ver "The Crown" Fed. Cas. 3450 (D.C. Fla., 1857); para "gratuity" ver "The Kimberly" 40 F. 289 (D.C. Va., 1888); y, para "bonus" "Pacific Mail S.S. Co. vs. Commercial Pacific Cable C." 178 F. 28 (CCA, 9th. 1909).

<sup>20</sup> Ver *The Jefferson*, 215 U.S. 130 (1909). Ver Grant, Gilmore and Black, *The Law of Admiralty*. Foundation Press, Brooklyn, 1957, p. 24.

<sup>21</sup> *Kennedy's Civil Salvage*, 4a. ed., Stevens, Londres, 1958, p. 3; Gilmore and Black, pp. 443-479.

<sup>22</sup> Robinson, *Handbook of Admiralty Law in The USA*. p. 712. También "The Gas-Float Whitton No. 2" (1895) House of Lords, p. 301 v Kennedy's, *Op. Cit.*, p. 3.

<sup>23</sup> Gilmore and Black, *Op. Cit.*, p. 448.

La Ley de Navegación establece en su artículo 83, que "...quien salve un buque o sus restos, tendrá derecho a que se le cubran por el naviero los gastos de salvamento".

Por otra parte, el artículo 85 determina que los "...objetos salvados en un naufragio o accidente marítimo quedarán afectos al pago de los gastos de la asistencia o salvamento, siempre que éste tenga resultado favorable". En el mismo sentido se inclina la Convención de Bruselas de 1910, al referirse en su artículo 1o. a "...buques, objetos que se encuentren a bordo, ...flete..."

En tal virtud, podemos decir que, en lo general, cuando hablamos acerca de propiedad sujeta a premio de salvamento, debemos incluir la nave o aeronave y su carga, así como los restos de naufragio y los bienes depositados o confiados al mar.<sup>24</sup>

#### b) *Elementos del premio o remuneración de salvamento*

El premio de salvamento se integra por dos elementos: compensación y recompensa.

El primero se otorga por los desembolsos y gastos realizados por el salvador en el desempeño de sus servicios; el último, se da como una remuneración por los servicios prestados. La compensación es una cantidad constante, a la que tiene derecho el salvador si sus servicios fueron útiles. La recompensa, por el contrario, es variable, ya que se otorga por motivos de interés público,<sup>25</sup> y se fija de acuerdo al mérito y habilidad exployados por los salvadores, asimismo, a las posibilidades de los propietarios para otorgar esa recompensa.<sup>26</sup>

Es interesante comentar que los intereses del propietario son salvaguardados por casi todas las legislaciones y por los usos marítimos, ya que se protege su propiedad sobre los bienes salvados y se fija como límite del premio el valor de las cosas salvadas.<sup>27</sup>

<sup>24</sup> Para una interesante discusión relacionada con aeronaves ver la obra de Kennedy, y la Convención de Salvamento de Aeronaves en el Mar (1938). Para barcos referirse al caso "The Port Hunter" 6 F. Supp. 1009 (D.C. Mass, 1934).

<sup>25</sup> "...por motivos de interés público, como un medio de incentivar esfuerzos extraordinarios en el salvamento de vida y propiedad". Hughes, p. 134. Artículos 77, 83 y 85 de la Ley de Navegación y 1o. y 2o. de la Convención de Bruselas de 1910.

<sup>26</sup> "The Egypt", citado en Hughes, p. 134.

<sup>27</sup> Decimos que se encuentran salvaguardados los bienes del propietario, debido a que los bienes salvados pudieron haberse perdido; lo que quede después de pagada la remuneración a los salvadores constituye una ganancia para el naviero. El artículo 2o. de la Convención establece que en *ningún caso* se pagará una suma mayor que el valor de los objetos salvados. Los artículos 1o., 7o. y 8o. establecen

c) *Elementos que se deben considerar para otorgar el premio de salvamento. En Derecho Marítimo, usualmente se consideran las siguientes circunstancias como los principales ingredientes para determinar el monto de la recompensa*

1. Labor, esfuerzo, éxito y mérito de los salvadores en el rendimiento de los servicios de salvamento; 2. prontitud, habilidad y energía exployada en la prestación del servicio, así como el grado de peligro al que se encontraba expuesta la propiedad; 3. el riesgo físico, material y de responsabilidad en que incurrieron los salvadores para asegurar la propiedad; 4. tiempo utilizado, así como daños y gastos en que incurrió el salvador para prestar el servicio, y 5. valor de la propiedad rescatada.<sup>28</sup>

Estos ingredientes resultan sumamente lógicos, se premiará en proporción a la ayuda que efectivamente resulte del servicio; resultaría inútil para un empresario marítimo el pagar una recompensa por un monto mayor que el valor de la propiedad salvada. De la misma manera, sería ilógico premiar exageradamente a un salvador cuya ayuda casi no contribuyó a rescatar la propiedad.

Resulta importante también, el grado de peligro en que se encontraba la nave y el riesgo en que incurrió el salvador. Si el peligro es leve, el servicio resulta menos útil para la nave que si el peligro es inminente; igualmente, resulta más justo premiar con una cantidad mayor al salvador que incurrió en mayores riesgos. Hay que recordar que el propósito de esta figura jurídica es incentivar las acciones útiles de salvamento.

En el artículo 8o. de la Convención de Bruselas se menciona como base para fijar la remuneración, entre otros elementos, al "tiempo empleado", este elemento debe interpretarse adecuadamente, ya que no implica que entre más se tarde el salvador mejor será la remuneración, sino que hay que relacionarlo con el esfuerzo y habilidad que

que la remuneración será equitativa y se fijará en proporción al servicio prestado y tomando en cuenta el valor de las cosas salvadas. Además de que el artículo 77 de la Ley de Navegación establece la aplicabilidad de la Convención, el 83 establece que si el naviero se niega a pagar gastos de salvamento, se subastarán los bienes entregándose el remanente al naviero.

<sup>28</sup> Los principios generales del salvamento son casi los mismos en todo el mundo. Ver "Salvage Law, American and English Decisions" *The Law Journal*, Vol. CX, London, 1960, p. 395. "The Blackwall", 10 Wall 14 (USSC, 1869). Arts. 8o. de la Convención de Bruselas, 77 de la Ley de Navegación y 268 de la Ley General de Vías de Comunicación.

se demuestre; mucho tiempo con mucho esfuerzo, es diferente y mejor a mucho tiempo con nulo esfuerzo; recordemos que otro elemento importante es la prontitud y habilidad.

Es interesante notar que el primer elemento que este artículo establece como base para fijar la remuneración, es el éxito obtenido, concordando con todos los autores y legislaciones que tratan el tema.

Como existe escala fija de remuneración, hay una gran discreción en la determinación del monto del premio de salvamento.<sup>29</sup> Primero se deberá valuar la propiedad salvada y después, considerar los méritos normales del servicio;<sup>30</sup> además de eso, se debe tomar en cuenta el principio de que el premio es un incentivo para que todos los que se encuentren en posibilidad de hacerlo, emprendan acciones de salvamento, en beneficio de la industria marítima.<sup>31</sup>

Finalmente, aunque el premio es muy variable (dependiendo de las circunstancias y hechos del accidente y del servicio rendido), nunca excederá del valor de la propiedad salvada "...y de hecho nunca será igual, excepto posiblemente en el caso de propiedad abandonada o sin dueño para la que no aparezca reclamante".<sup>32</sup>

### 3. Salvador

El salvador es el voluntario que presta servicios dirigidos a salvar propiedades o vidas de los peligros del mar, sin obligación de hacerlo.<sup>33</sup>

<sup>29</sup> Acerca de discreción en la determinación del premio, ver "The Kanawha", 254 F. 762 (CCA, 2d. 1918), "The Elisa Strong", 130 F. 99 (CCA, 6th. 1904).

<sup>30</sup> Acerca del valor, es conveniente decir que usualmente es el valor al momento del accidente. Ver Robinson, "The Admiralty Law of Salvage", 23 *Cornell Law Quarterly*, pp. 250-252 (1938). Para una interesante discusión del tema ver Howard "Valuation in Salvage Cases — Damages and Remoteness", 91 *Law Quarterly Review*, (1957) Art. 267 Ley General de Vías de Comunicación, Art. 78 de la Ley de Navegación.

<sup>31</sup> Acerca de la concertación del premio de salvamento, Sir John Nicholl nos dice que "...hay varios hechos que considerar, el estado del tiempo, el grado de daños y peligro al barco y su carga, el riesgo de los salvadores, el tiempo empleado, el valor de la propiedad, y cuando todos estos son considerados, aún subsiste otro principio, incentivar el salvamento, recompensar el esfuerzo, y favorecer el interés general del comercio y el beneficio de los propietarios, aun cuando la recompensa puede incidir con cierta severidad en el (patrimonio del) dueño. "The Law of Salvage", 102 *Law Journal*, p. 144 (1952). Ver también "The Laws of Salvage", 21 *Yale Law Journal*, p. 495 (1911), que trata de la proporción entre el valor salvado y el perdido. Para la importancia del lugar, referirse a Hughes, p. 136.

<sup>32</sup> Gilmore and Black, p. 465.

<sup>33</sup> "Salvador es definido como una persona, quien sin ninguna relación particu-

Este concepto, como se verá, incluye a cualquier persona que no tenga obligación de prestar servicios de salvamento. En estricto derecho, la tripulación de un barco salvado no tendría derecho a premio, a menos que haya existido un abandono final del barco por el dueño, patrón, capitán o responsable antes de que la tripulación prestara los servicios de salvamento.<sup>34</sup> Si el responsable no abandonó el barco, la tripulación no tiene derecho a premio de salvamento, sin importar el heroísmo o esfuerzo ejercido.<sup>35</sup> La razón de esto, como se ha dicho en "The Clarita and the Clara", es que sería imprudente tentar a las tripulaciones a dejar el barco y su carga y entrar en posición de peligro para así poder reclamar premio de salvamento.<sup>36</sup>

Por otra parte, los pasajeros, de acuerdo con su contrato de flete,<sup>37</sup> tienen limitada obligación para ayudar al barco en peligro y, por lo tanto, tampoco tienen derecho a premio de salvamento. Los servidores públicos, bomberos de puerto, guardacostas, oficiales de aduanas, personal de marina, etc., no pueden ser recompensados por salvamento.<sup>38</sup>

lar con la nave en peligro, presta servicios útiles, como voluntario... sin ningún contrato preexistente que lo conectara con el deber de emplearse para la preservación de la nave". "The Clarita and The Clara", 23 Wall 16 (US 1874). Nótese que esta definición se refiere al salvamento no contractual de bienes, lo que podría ir contra la Ley de Navegación en que no está claro el elemento "voluntariedad".

<sup>34</sup> También se puede recibir compensación cuando: 1) Se ha sido relevado del servicio al buque o al dueño del mismo; 2) Se recapture la nave de manos hostiles, y 3) Por el hundimiento y total pérdida de la nave. Es necesario hacer más énfasis en que el barco debe ser abandonado por toda la tripulación excepto los salvadores, sin esperanza de recuperación. La Ley Federal del Trabajo, en sus artículos 209-V y 210, habla de "pérdida por siniestro".

<sup>35</sup> "The Blaireaw", 6 US (2 Cranch) 240, 268. "The Hope", (Hobart vs. Drogan) 35 US (10 Pet. 108) 120 (US 1836). Además arts. 209-V y 210 Ley Federal del Trabajo. Ver "The Clarita and The Clara", p. 17.

<sup>36</sup> A menos de que, como en el caso de la tripulación, haya habido un abandono previo del barco por el dueño, patrón o capitán, dándose por "perdida en virtud de siniestro", la nave. Arts. 209-V y 210 de la L.F.T.

<sup>37</sup> Por supuesto, esto depende de los términos del contrato de que se trate. Por otra parte, si la ayuda va más de su deber, en estricto derecho, y en virtud de que ni la Convención ni la Ley de Navegación estipulan lo contrario, les corresponde participación en la remuneración.

<sup>38</sup> La razón, en teoría, es que la conducta de los servidores públicos no debe dirigirse por el deseo de una recompensa. Sin embargo, se les debe recompensar si los voluntarios y útiles servicios son prestados más allá del "llamado del deber", es decir, de su obligación, y son considerados como extraordinarios. Ver "The Thornton vs. The Livingston Roe", 90 F. Supp. 342 (D.C. S.D.N.Y. 1950). Ver también el tercer párrafo del artículo 8o. de la Convención de Bruselas, cita 48,

Hay que recordar nuevamente que el premio se otorga para incentivar a quienes no tienen obligación de hacerlo, a emprender acciones de salvamento, poniendo todo su esfuerzo en el éxito de la operación.

a) *¿Quién tiene derecho al premio de salvamento?*

Como asevera Norris, no hay limitación en la persona que tiene derecho al premio de salvamento,<sup>39</sup> entre ellos, por supuesto, podemos mencionar al: 1) patrón, capitán, responsable, tripulación del barco, oficiales públicos y pasajeros, cuando sus servicios son extraordinarios o rendidos más allá del estricto cumplimiento de su deber;<sup>40</sup> 2) salvadores profesionales;<sup>41</sup> 3) el acreedor hipotecario de la nave; y, en general, todas las personas que han rendido servicios útiles en el salvamento de propiedad marítima, en el mar o en aguas navegables.

b) *Distribución del premio*

El premio de salvamento se reparte entre aquellos que contribuyan, directa o indirectamente, en la prestación del servicio. En caso de que el salvador se rehuse a pagar a los co-salvadores, el Juez debe obligar al salvador a hacer la distribución correspondiente.<sup>42</sup> El premio usualmente se divide entre el dueño, el patrón o capitán, oficiales, tripulación del barco y, en general, toda persona cuyos servicios hayan sido útiles en la empresa de salvamento.<sup>43</sup> El premio se fija generalmente

supra. Además, en el artículo 40. se establece que el remolcador no tiene derecho a remuneración "...sino cuando hubiere prestado servicios excepcionales que no pudieran considerarse como el cumplimiento del contrato de remolque". Sería bueno que nuestra Legislación expresara claramente esta idea.

<sup>39</sup> Norris § 47, p. 70.

<sup>40</sup> Ver nota No. 38 Infra.

<sup>41</sup> El propietario de un barco profesional de salvamento tiene derecho a premio, pero esto no es muy claro con la tripulación ya que ellos no son voluntarios. Ver "Crewmen under contract to professional salvors may claim salvage award". 64 *Michigan Law Review*, p. 536 (1966).

<sup>42</sup> El artículo 60. de la Convención de Bruselas, establece que la proporción en que debe repartirse la remuneración se fijará por convenio o, en su defecto, por el juez, pero que la repartición entre autoridades y la tripulación de cada barco salvador deberá regirse por la Ley nacional del buque, lo que presenta un grave problema, ya que la Ley de Navegación no aborda el tema. Para una discusión relacionada, ver Hughes, 141-142 y Norris 221-31.

<sup>43</sup> Las excepciones son las mencionadas en la nota No. 34, infra; además, los propietarios de la carga quienes, en general, no tienen derecho a premio. Ver Robinson, *Handbook of Admiralty*, p. 749.

de acuerdo al salario, pero también tienen derecho a recompensas especiales en caso de servicios excepcionales.<sup>44</sup>

c) *Mala conducta de los salvadores*

Si en el curso de sus servicios los salvadores realizan, por error, negligencia o mala fe, acciones que resulten en daño a la propiedad o en gastos para los propietarios, se deberá disminuir el monto del premio.<sup>45</sup>

Lo que se busca es incentivar fidelidad, honestidad, buena fe y diligencia entre salvadores,<sup>46</sup> por lo que el más pequeño síntoma de deshonestidad o inclinación a tomar ventaja de los accidentes en aguas navegables, debe ser visto con indignación por los dueños de la propiedad y aún más por el juez competente.<sup>47</sup>

### C. GENERALIDADES DEL SALVAMENTO

#### 1. *Elementos del premio de salvamento*

En general, los elementos necesarios para poder solicitar premio de salvamento son: 1) que la propiedad o la vida sean sujetos a un peligro marítimo; 2) que el acto sea voluntario y prestado por quien no tiene obligación de hacerlo y, 3) que los servicios rendidos contribuyan al éxito de la operación.<sup>48</sup>

<sup>44</sup> La Ley Federal del Trabajo, establece para los casos de salvamento por la propia tripulación del barco salvado, el pago de salarios por el tiempo trabajado, y, si el valor de los objetos salvados excede del importe de los salarios, una bonificación adicional, en proporción al esfuerzo desarrollado y al peligro arrojado, que se fijará por acuerdo o, en su defecto, por decisión de la Junta de Conciliación y Arbitraje.

<sup>45</sup> Kennedy, *Op. Cit.*, p. 119.

<sup>46</sup> "The Boston", Fed. Cas. 1673 (CC, Mass., 1833). "The Island City", 60 US 121.

<sup>47</sup> El artículo 7o. de la Convención de Bruselas establece que "...cuando se pruebe que el consentimiento de una de las partes ha sido viciado por dolo o reticencia... el Convenio podrá ser anulado o modificado por el juez..." En el artículo 8o. se determina que "El juez podrá reducir o suprimir la remuneración si resulta que los salvadores, por defecto suyo, hicieron necesario el salvamento o auxilio, o que se han hecho reos de robo, encubrimiento o de otros actos fraudulentos".

<sup>48</sup> Para una discusión interesante sobre el tema, ver el caso "The Sabine" 101 US 384 (1879).

a) *Peligro marítimo*

El peligro a la propiedad no necesita ser inminente y absoluto; es suficiente un estado de dificultad o razonable temor de un peligro, que podría posiblemente exponer la propiedad a su destrucción o pérdida si los servicios no son rendidos,<sup>49</sup> no es necesario un verdadero peligro actual.<sup>50</sup>

b) *Voluntariedad*

La voluntariedad es un requisito *sine-qua-non* en el otorgamiento del premio de salvamento. Esto es, como ya dijimos, para evitar que aquellos que tienen el deber de salvar la propiedad marítima dirijan sus acciones a crear una situación de peligro que les permita solicitar el premio. El caso de un voluntario es una situación completamente diferente, ya que el mismo no tiene el deber de salvar la propiedad marítima. Un servicio se considera como voluntario cuando se presta por alguien sin obligación legal de realizarlo, sin importar su razón para rendir los servicios de salvamento.<sup>51</sup>

c) *Éxito*

Es esencial el éxito de los esfuerzos del salvador en rescatar la propiedad;<sup>52</sup> el mero intento no es suficiente, algún grado de éxito es necesario, especialmente tratándose de salvamento extracontractual.<sup>53</sup>

<sup>49</sup> Norris § 63, pp. 97-99, Kennedy, pp. 14-15.

<sup>50</sup> "The Plymouth Rock", 9 F. 413 (D.C. S.D.N.Y., 1881). En la Ley y la Convención sólo se hace referencia a "peligro".

<sup>51</sup> Ni nuestra Ley ni la Convención de Bruselas requieren voluntariedad, es más, el artículo 2o. de la Convención, considera con derecho a remuneración a "todo acto de auxilio o salvamento que haya tenido un resultado útil... sin distinguir respecto de la calidad del salvador, a excepción del remolcador (art. 4o., nota No. 38, infra). No obstante, consideramos que estos ordenamientos, indirectamente, establecen la voluntariedad aunque no de manera muy clara, puesto que en diferentes ordenamientos (por ejemplo la Ley Federal del Trabajo) se limita indirectamente el derecho a remuneraciones por los no voluntarios.

<sup>52</sup> El salvamento depende del éxito, por lo que si no se salva propiedad no hay premio. Ver James D. Dewell, Jr., "The Law of Salvage", 21 *Yale Law Journal*, p. 494. Esto se encuentra muy claro en los artículos 2o. de la Convención y 85 de la Ley de Navegación.

<sup>53</sup> "...Es el éxito lo que da derecho a remuneración, y la pérdida de la propiedad resulta en la concomitante pérdida de la posibilidad de premio de salvamento". Mehley y Hensel, 37 *Temple Law Quarterly*, p. 512 (1964) "What the boat owner should know about Salvage Law".

Si la nave es salvada de una situación de peligro y dejada en una posición "...tan peligrosa, o similarmente peligrosa, de la cual fue rescatada, los salvadores no tienen derecho a premio de salvamento, sin importar lo meritorios que hayan sido sus servicios y aunque la nave sea finalmente conservada, sin pérdida o daño..."<sup>54</sup>

## 2. *Contratos de salvamento*

Como mero agregado a este trabajo, se mencionará que los servicios de salvamento pueden ser contratados. Un contrato de salvamento es "...ese tipo de servicios de salvamento concertados entre los salvadores y los dueños de la propiedad en peligro o por sus representantes, debido a un convenio oral o escrito, fijando el monto de la compensación a ser pagada, con o sin éxito de la empresa".<sup>55</sup> Estos contratos son generalmente celebrados sobre la base de "no cura — no pago", utilizando los famosos machotes del Lloyd's; cuando no se utilicen estos contratos y no se expresen esos términos, el dueño se verá obligado al pago aun cuando no haya éxito en la operación.<sup>56</sup>

Para este tema nos tenemos que referir a la teoría de las nulidades, ya que, como en todo contrato, se puede invalidar el contrato de salvamento que se encuentre viciado.<sup>57</sup> Tal sería el caso del salvador que abuse de su posición para que se acepten sus términos.<sup>58</sup>

El contrato de salvamento debe distinguirse del de remolque, que es celebrado con el simple propósito de agilizar el viaje, sin referencia a circunstancias de peligro, que son requisito esencial de un contrato de salvamento.<sup>59</sup>

<sup>54</sup> Kennedy, p. 109, *The Blackwall*, p. 1.

<sup>55</sup> Norris, 129, p. 261.

<sup>56</sup> Es conveniente anotar que los contratos "no cura-no pago" son generalmente hechos en la conocida forma del "Lloyd's", que se ha convertido en una herramienta básica para la industria marítima. Estos contratos son generalmente arbitrados por el Comité Lloyd's. Para historia, razones y procedimientos del Lloyd's, ver Joseph A. Schimoki, *Arbitration Journal*, p. 96 (1957) y "Lloyd's", 72 *Solicitor's Journal*, p. 107 (Feb. 8, 1923).

<sup>57</sup> El artículo 7o. de la Convención prevé la anulación o modificación de contratos inequitativos celebrados en momento de peligro, o cuando se encuentren viciados de dolo o reticencia, o sea desproporcionada la remuneración.

<sup>58</sup> Ver Hughes, p. 40, "The Elfrida", 172 US 186 (1898).

<sup>59</sup> Robinson, *Handbook of Admiralty*, p. 130, artículo 4o. de la Convención de Bruselas.

### 3. *Salvamento de vidas*

Antes de la Convención Internacional de 1910, el salvamento de vidas se tenía como un deber moral, por lo tanto, no era recompensado. Como resultado de esto, los salvadores se encontraban tentados a salvar propiedades primero y vidas después.

Ahora, es generalmente aceptado que los salvadores de vidas humanas tienen derecho a una justa parte de la remuneración otorgada a salvadores de propiedad marítima.<sup>60</sup>

En materia de salvamento de personas se ha avanzado mucho a través de ordenamientos y convenciones internacionales como el SOLAS, o el reciente Convenio Internacional Sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos de 1979, los cuales prevén cooperación de los gobiernos en la búsqueda y salvamento de personas, mejoramiento de dispositivos y equipos de salvamento y capacitación de personal; así como uniformidad de códigos y sistemas.

### 4. *Restos de naufragios y bienes abandonados*

Derrelictio es una cosa que ha sido abandonada en el mar por aquellos encargados de ella, sin esperanzas de su parte para recuperarla (spe recuperandi) y sin intención de regresar a ella (sine animo revertendi).<sup>61</sup>

Los restos de naufragio incluyen naves, carga, o aquellas cosas provenientes de una nave, incluyendo carga echada al mar, bienes a la deriva, bienes flotantes, etc.<sup>62</sup>

El salvador tiene el derecho al premio por recuperación de restos,<sup>63</sup> pero también la obligación a dar cuidado necesario a los bienes mientras se encuentren en su posesión y declarar su salvamento ante la autoridad marítima correspondiente, a cuya disposición quedarán los objetos salvados.<sup>64</sup>

<sup>60</sup> Se ha criticado a la Convención de Bruselas porque no prevé premio para salvamento de vidas aunque no haya salvamento de bienes. Ver Wilbur Holmes Smith, III "The Duty to render Assistance at Sea in Effective or Achift", 2 *California Western International Journal*, p. 146 (1917).

<sup>61</sup> "Law of Salvage", 102 *Law Journal*, p. 145 (1952).

<sup>62</sup> Norris, § 131-133.

<sup>63</sup> Esta sería la interpretación a los artículos 83 y 84 de la Ley de Navegación. Además, referirse a Lawrence J. Lipka, "Abandoned Property at Sea: Who Owns The Salvage Finds?", 12 *William and Marie Law Review*, p. 97 (1970). Norris 150 y 158.

<sup>64</sup> Art. 82, Ley de Navegación.

## II. DERECHO INTERNACIONAL

## A. CONVENCIÓN INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS RELACIONADAS CON EL SALVAMENTO DE NAVES EN EL MAR

El más importante documento internacional acerca del salvamento es la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Auxilio y Salvamento Marítimos,<sup>65</sup> la cual constituyó una de las "Convenciones de Bruselas", que abordaron este tema desde antes de 1904 (Bruselas 1877, Londres 1899, París 1900). Fue preparada en la Conferencia del Comité Marítimo Internacional y se puso en su forma final en la 3a. Conferencia Diplomática en Derecho Marítimo de 1909 y 1910. El texto oficial fue firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, fue escrito en francés y encargado al gobierno de Bélgica. Se ratificó por nuestro país en 1929.<sup>66</sup>

La Conferencia de Bruselas surgió a raíz de la necesidad de unificar las diferentes reglas, costumbres, leyes y doctrinas relacionadas con el salvamento entre las diferentes naciones del mundo. Esta necesidad de unificación se debió a los conflictos de leyes que habían surgido de las diferencias entre las leyes del *forum*, de la bandera y de las aguas donde la acción de salvamento sucedía. La Convención de Bruselas trató de resolver estos problemas, pero todavía presenta algunas lagunas y problemas tanto doctrinales como de aplicación.

## I. Principios generales del salvamento bajo la Convención de Bruselas

a. Asistencia y salvamento son sujetos a las regulaciones de la Conferencia, sin importar los términos del servicio y las aguas donde fueron rendidos.<sup>67</sup>

b. La conferencia no se aplica a barcos de guerra o gubernamentales dedicados a servicios públicos. Asimismo, no afecta los ordenamientos nacionales o internacionales relacionados con la organización de servicios públicos de salvamento o asistencia.

<sup>65</sup> Benedicts, Volume 6 B, 7a. ed., p. 1250. Legislación Marítima Mexicana, ESDIMA, México, 1973.

<sup>66</sup> México depositó su ratificación el 10. de febrero de 1913, la que se publicó en el Diario Oficial del 16 de febrero de 1929.

<sup>67</sup> Es decir, sin distinguir que se trate de asistencia o de salvamento. La diferencia se debe al hecho de que los términos "asistencia" y "salvamento" se distinguen en México y Latinoamérica, mientras que en países de habla inglesa el término salvamento implica ambos, sin distinguirlos. Rodolfo González Lebrero, *Manual de Derecho de la Navegación*, Buenos Aires, De Palma, 1966, pp. 308-314. Ver discusión parte B, infra.

c. Cualquier servicio *útil* (excepto cuando sea rendido sin importar la expresa y *razonable* prohibición por parte de la nave en peligro) da derecho a una equitativa remuneración que no puede exceder del valor de la propiedad salvada. La propiedad común de las naves salvadora y salvada no implica que se pierda el derecho a remuneración. Las grúas tienen derecho al premio de salvamento sólo cuando los servicios son excepcionales y no son rendidos en el cumplimiento de un contrato de remolque.

La remuneración (y la distribución de ella entre los salvadores) es fijada por acuerdo o, en su defecto, por el Juez, quien, de acuerdo con las circunstancias, debe considerar primero: a) éxito obtenido; b) esfuerzo y mérito de los salvadores; c) peligro al cual estuvieron expuestos salvador y salvados, incluyendo carga, tripulación y pasajeros; d) tiempo utilizado; e) gastos y pérdidas sufridas, riesgo de responsabilidad y otros riesgos corridos y el valor de la propiedad expuesta a tal riesgo por los salvadores; y, f) la especial adaptación de su nave y valor de la propiedad salvada.

Si aparece que el peligro a la propiedad salvada fue causado por los salvadores, o que los mismos han sido culpables de robo, encubrimiento u otros actos fraudulentos, la Corte puede reducir o aun negar la remuneración.

d. Cualquier acuerdo celebrado bajo la presión del peligro, o en el cual la remuneración es desproporcionada con los servicios rendidos, puede, a petición de cualquier parte, ser anulado o modificado por la Corte, si considera inequitativas las condiciones de tal acuerdo.

e. La repartición del premio entre propietarios, capitán, tripulación y otras personas, es determinada por la Ley Nacional del Buque Salvador.

f. No existe remuneración para el salvamento de vidas humanas, pero los que salven vidas humanas tienen derecho a una justa parte de la remuneración otorgada a los salvadores de naves, carga o accesorios.

g. La acción para el cobro de la remuneración de salvamento prescribe a los dos años, este periodo se puede suspender o interrumpir en los términos establecidos por la Corte que conozca del caso.

h. Aplicación de la Convención.

a) Se aplica a cada caso de salvamento o asistencia en el cual una de las naves pertenece a una de las partes contratantes, o cuando así lo establezca el derecho nacional.

- b) En caso de que las personas interesadas pertenezcan a naciones no contratantes, se aplicará sujeto a reciprocidad.
- c) En caso de que ambas naves pertenezcan a la misma nación se aplicarán las leyes nacionales y no la Convención.

## 2. *Análisis de la Convención de 1910*

### a) *Temas controversiales*

A' El principal problema es que no establece cuál es el forum competente, con los consiguientes conflictos de jurisdicción en el caso de acciones de salvamento ocurridas en altamar.<sup>68</sup>

B' Parece que la Convención no requiere voluntariedad como un elemento necesario para otorgar el premio de salvamento, aunque se podría argüir que el artículo 8o., en su último párrafo, implícitamente requiere algún grado de voluntariedad, cuando dice que la Corte se encuentra autorizada "...para reducir o suprimir la remuneración si resultase que los salvadores habían hecho necesario por su culpa, el salvamento o el auxilio..."<sup>69</sup>

Pensamos que habría sido mejor que el texto legal de la Convención hubiera expresamente requerido la voluntariedad como elemento necesario para otorgar el premio de salvamento.

C' Es muy claro que cualquier persona puede tener derecho a remuneración por salvamento<sup>70</sup> pero, con la excepción de los casos mencionados en los artículos 3 y 4,<sup>71</sup> la Convención no abarca las muchas situaciones en las cuales una persona no puede ser considerada salvador.<sup>72</sup>

D' Cuando el artículo 8, a) considera los esfuerzos y el mérito..." de los salvadores como una de las bases para fijar el monto del premio de salvamento, no es muy claro que esos términos incluyan el juicio de mérito y habilidades de los salvadores, los que, como ya mencionamos, son elementos muy importantes para la consideración del premio de salvamento.

<sup>68</sup> En estos términos se inclina también José Domingo Ray, *Derecho de la Navegación*, Buenos Aires, Abeledo, 1964, pp. 629-642, 472-484.

<sup>69</sup> Artículo 8, último párrafo. Ver nota No. 51, *infra*.

<sup>70</sup> Artículos 1o., 2o. primer párrafo, y 6o. 3er. párrafo.

<sup>71</sup> Sólo se refiere a quien salva sin importar la razonable prohibición por parte del barco salvado, y a los servicios rendidos en cumplimiento de un contrato de remolque.

<sup>72</sup> Ver nota No. 38, *infra*.

E' Por lo que se refiere a los términos "asistencia" y "salvamento", aunque el artículo primero menciona que no hay distinción entre ellos, la legislación de la mayoría de los países latinoamericanos (incluyendo a México), y de algunas naciones europeas aún los define y distingue.

F' En relación al peligro, la Convención lo requiere, pero nunca define el necesario grado de peligro que una nave debe experimentar para poder considerar los servicios rendidos como servicios de salvamento. Aun cuando el hecho de que la Convención se interprete en este sentido, consideramos que habría sido mejor expresarlo claramente.

G' Aun cuando el hecho de que el artículo 2 claramente establece que los servicios deben tener resultados útiles, pensamos que se debió prever expresamente el caso en el cual una nave, después de un salvamento exitoso, sufre daños debido a que fue dejada en una posición peligrosa por negligencia del salvador.

En nuestra opinión, el 2o. párrafo del artículo 2 debió haber explicado qué "resultados benéficos" implica dejar a la nave en una posición a salvo y, por supuesto, en un lugar seguro.

H' Por último, quisiéramos mencionar que la Convención no habla acerca de bienes abandonados.

#### b) *Logros*

A' Por principio de cuentas, la Convención cumple con el deber de interés público de promover las acciones de salvamento, al establecer el derecho del salvador a una remuneración equitativa, y claramente determinar la propiedad que se encuentra sujeta a la remuneración de salvamento y la base de la remuneración. Es muy importante que el monto del premio sea fijado "...de acuerdo con las circunstancias de cada caso...", ya que da la flexibilidad que un premio de este tipo requiere en su fijación; por otra parte, un principio que incentiva acciones de salvamento es el establecido por el artículo 5, al reglamentar que la propiedad común no precluye el derecho del salvador a remuneración.

B' Fija un término de 2 años para la prescripción<sup>73</sup> y establece la obligación de asistir a toda persona que se encuentre "...en el mar en peligro de perderse...", e incentiva esta acción cuando recompensa en el artículo 9 a los salvadores de vidas humanas, con una

<sup>73</sup> Algunos países, como Argentina, aplican la Convención para casos internacionales, pero su propia Ley dispone otro periodo.

justa parte de la remuneración otorgada a los salvadores de la nave, de su carga y accesorios.<sup>74</sup>

C' La Convención desincentiva la negligencia y la mala conducta de los salvadores, lo cual es en claro beneficio de la Industria Marítima.

D' Claramente establece que la utilidad en el servicio y los resultados benéficos son necesarios para otorgar el premio y que, cuando los servicios no llenen esos requisitos, el salvador no tiene derecho a reclamar ni aun sus gastos (por ejemplo, en una acción inexitosa de salvamento).<sup>75</sup>

E' Finalmente, al establecer un límite al monto del premio, dejando los asuntos de repartición a la legislación de la nave salvadora, se evitan problemas a los jueces competentes.

#### B. TRATADO DE MONTEVIDEO DE 1940

El Tratado de Montevideo en navegación comercial fue celebrado en dos diferentes etapas, de julio 18 a agosto 3 de 1939, y del 6 al 19 de mayo de 1940.

Fue firmado por Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Perú, Uruguay y Bolivia.<sup>76</sup>

Establece que cuando ocurre salvamento en aguas jurisdiccionales, el acontecimiento es regulado por la "Ley del lugar" y sus tribunales tienen jurisdicción.

Si los servicios se prestan en aguas no jurisdiccionales, la ley aplicable es la de la bandera del salvador, y los tribunales pueden ser los del lugar de licencia de la nave o del domicilio del demandado "a elección del demandado" (artículos 13 y 14). Estas reglas se aplican a salvamento y asistencia prestados a barcos o aeronaves en aguas navegables y por los servicios prestados desde la costa o construcciones flotantes.

#### C. TRATADO DE SALVAMENTO MÉXICO-ESTADOS UNIDOS

Este Tratado, firmado en la ciudad de México, D. F., el 13 de junio de 1935,<sup>77</sup> establece la cooperación entre los gobiernos americanos y mexicanos en casos de salvamento que ocurran "...en las costas o en aguas territoriales de la otra nación en un radio de 720 millas náuticas de la intersección de la línea divisoria internacional

<sup>74</sup> Artículo 11.

<sup>75</sup> González Lebrero, *Op. Cit.*, pág. 319.

<sup>76</sup> Ray, pp. 629-636, 479-482 y González Lebrero, pp. 308-320.

y la costa del Océano Pacífico, o en un radio de 200 millas náuticas de la intersección de la línea divisoria internacional y la costa del Golfo de México.<sup>77</sup> Es interesante notar que este Tratado distingue entre "asistencia" y "salvamento" y que define "asistencia" y "nave".<sup>78</sup>

#### D. CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO, 1976

Este Convenio establece que los propietarios de buque y los salvadores podrán limitar la responsabilidad nacida de las reclamaciones relacionadas con muerte, lesiones corporales, pérdidas o daños sufridos en las cosas, por causa de operaciones de salvamento; con la violación de derechos contractuales vinculadas con operaciones de auxilio o salvamento; con la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, etc.

Se estipula que no se podrá limitar la responsabilidad cuando el auxilio o el salvamento contribuyan a la avería gruesa, en reclamaciones de empleados del salvador, o cuando el perjuicio sea ocasionado por acción u omisión intencionada o negligente por parte del salvador.

Es de mucha importancia este Convenio ya que permite incentivar aún más las acciones de salvamento, ya que los salvadores tienen un medio para limitar los efectos nocivos que emprender una operación de salvamento puede acarrearles.

Con este ordenamiento se aminora la posibilidad de pérdidas por parte del salvador, siempre y cuando no actúe de mala fe o en forma negligente, lo que evidentemente redundará en un incentivo para este tipo de acciones, en beneficio de la industria marítima internacional.

### III. EL SALVAMENTO EN EL DERECHO MEXICANO

En México, las leyes marítimas son expedidas a nivel federal y por tanto, aplicables en todo el país.<sup>79</sup> La regulación marítima se contiene en la "Ley de Navegación y Comercio Marítimo"<sup>80</sup> que en

<sup>77</sup> Benedicts, 6 B, p. 1261 (art. 1o., 77). Aprobado el 23-XII-1935; ratificado el 14-I-1936; publicado en el D.O. el 30-III-1936.

<sup>78</sup> *Ibid.*, p. 1260 (artículo 3, 2o. párrafo).

<sup>79</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículos 73, fracción XIII. Para disposiciones conexas son aplicables las fracciones X y XVII.

<sup>80</sup> En lo subsiguiente nos referimos a esta Ley como "Ley de Navegación".

su capítulo IV trata de cumplir con el propósito de la Convención de Bruselas de 1910.<sup>81</sup>

#### A. PRINCIPIOS DE SALVAMENTO CONTENIDOS EN LA LEY DE NAVEGACIÓN

##### 1. *Obligación de asistencia*

La ley establece que todo capitán de buque que se encuentre cerca de otra nave o persona en peligro, estará obligado a ayudarlo, excepto cuando hacerlo implique peligro a su propio barco, tripulación o pasajeros. El desobedecer esta Regla es sancionado penalmente.<sup>82</sup>

Cuando la nave en peligro naufraga y esté cerca de la costa, la obligación de ayuda incluye a autoridades y a cualquier persona en posición de ayudar. La asistencia y salvamento de naves en el área de puerto será dirigida por las autoridades marítimas, quienes podrán usar todos los elementos disponibles, corriendo los gastos a cuenta del dueño del buque.<sup>83</sup>

##### 2. *Asistencia y salvamento*

En caso de ayuda marítima, los salvadores sólo pueden ocupar la propiedad de otro sin autorización durante el periodo necesario para prestar el servicio, y tienen la obligación de dar cuenta de sus acciones a la autoridad marítima.

En caso de salvamento, debe hacerse un inventario de las propiedades salvadas, que estará provisionalmente bajo la custodia de la persona nombrada para salvar la nave, a menos de que otra cosa sea dispuesta por la autoridad.

El equipaje de los pasajeros y tripulación debe ser entregado a los propietarios, representantes o herederos.

La apropiación de los restos de un naufragio será considerada y sancionada como robo. Cualquiera que descubra y salve los restos de un naufragio debe declarar el salvamento a las autoridades marítimas correspondientes.

El propietario de un buque o nave naufragado, o de sus restos, continuará siéndolo dondequiera que los bienes se encuentren.

<sup>81</sup> Ver capítulo IV, artículos 72-87.

<sup>82</sup> Ver artículo 72 de la Ley de Navegación; referirse al 266 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

<sup>83</sup> Ver artículo 76. Es conveniente notar que en el artículo 75 se establece la base legal para el servicio público de salvamento. Ver artículo 265 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

### 3. Remuneración

La ley establece el derecho a remuneración para quien preste asistencia o salvamento. El monto será fijado tomando en cuenta la propia ley, los usos marítimos, costumbres y convenciones internacionales. Quien salve a una nave o sus restos, tendrá derecho al pago de los gastos erogados por cuenta del propietario. El costo de la ayuda o salvamento será fijado por contrato, o en ausencia de tal, por la autoridad marítima, tomando en cuenta los usos o, en caso de inconformidad por el juez competente.<sup>84</sup>

## B. COMPETENCIA JURISDICCIONAL EN SALVAMENTO

### 1. Ley aplicable

Como México es firmante de la Convención de Bruselas,<sup>85</sup> en conflictos entre naves con bandera extranjera, o entre mexicanos y extranjeros, la ley aplicable es el texto de la Convención (a menos de que exista tratado entre ambas partes).

En un conflicto entre mexicanos, de acuerdo con el artículo 11 de la Convención, la ley aplicable es la Ley de Navegación.<sup>86</sup>

Como el artículo 77 para la fijación del monto de la remuneración remite a los contratos respectivos los usos, costumbres y convenciones internacionales, pensamos que cuando hay conflictos entre nacionales y no existe contrato (o éste es inválido), el "silencio de la ley" nos remite al texto de la Convención de Bruselas de 1910,<sup>87</sup> no sólo

<sup>84</sup> Si el dueño se rehusa a pagar, los bienes salvados se subastarán. Lo mismo sucederá si en 30 días no aparece el dueño de objetos salvados. Para una comparación con una regla muy antigua ver nota No. 7, infra.

<sup>85</sup> No importa que ambos barcos tengan la misma bandera, el artículo 15 de la Convención de Bruselas establece que la Ley extranjera sea aplicada sólo cuando "todas las personas interesadas pertenecen al mismo Estado". Sin embargo, la aplicación de la Ley extranjera podría ser posible por interpretación del artículo 3 de la Ley mexicana, que establece que, en casos de reciprocidad, las naves extranjeras sean consideradas bajo sus propias leyes, mientras sean compatibles con la Ley mexicana. En caso de salvamento contractual no hay problema ya que se fija la competencia en el contrato.

<sup>86</sup> El artículo 6 de la Ley de Navegación establece que supletoriamente a sus reglas se apliquen: primero, los usos marítimos; segundo, el Código de Comercio; tercero, la Ley Sobre el Contrato de Seguro; cuarto, la Ley General de Instituciones de Crédito; quinto, el Código Civil, y sexto, la Ley General de Vías de Comunicación.

<sup>87</sup> El problema es que no todos los casos se prevén.

para la fijación del premio de salvamento, sino también para todo lo que la ley no regula.

## 2. *Juez competente*

Ni el texto de la Convención, ni la Ley mexicana, establecen cuál es el juez competente en casos de salvamento. Como el artículo 116 de la ley considera como privilegios marítimos a los gastos de asistencia y salvamento, y como el artículo 120 establece que la acción para exigir el pago de un crédito privilegiado, se ejercerá ante la autoridad competente del puerto de su matrícula,<sup>88</sup> pensamos que en casos de conflictos entre mexicanos, el juez competente es el del puerto de matrícula de quien debe otorgar el premio.<sup>89</sup>

En conflictos multinacionales se puede aplicar el uso marítimo de dar competencia al juez del puerto de esa entrada.<sup>90</sup>

## 3. *Procedimiento*

Como no existe ley de procedimiento marítimo, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 6 de la Ley de Navegación, es aplicable el Código de Comercio, que en su artículo 75-VIII y XV, considera como actos de comercio, los contratos y empresas relacionadas con comercio, navegación o transporte por agua. El artículo 1049 define como jueces marítimos, aquellos que decidan controversias relacionadas con actos comerciales.

Si hay acuerdo en el procedimiento, éste será sostenido. Si no hay acuerdo, tomando en cuenta la naturaleza de los actos, el procedimiento debe ser el procedimiento ordinario.<sup>91</sup>

### d) *¿Extremo peligro o dificultad razonable?*

El artículo 72 habla de la obligación de prestar servicios de salvamento a "... embarcación o persona en peligro...", pero nunca define el grado de peligro necesario para que se configure el salvamento. Se

<sup>88</sup> Pensamos que esta disposición se refiere a la nave que debe otorgar el premio.

<sup>89</sup> Esto se apoya con el hecho de que el artículo 1105 del Código de Comercio da competencia al juez del domicilio del demandado. Por otra parte, el artículo 1092 da libertad de elección del foro en caso de acuerdo de las partes.

<sup>90</sup> Cervantes Ahumada, p. 580.

<sup>91</sup> Esta sugerencia podría ser controversial porque el procedimiento ejecutivo se prescribe para las acciones a que se refiere el artículo 1391 el cual nunca habla acerca de controversias marítimas. Además, el artículo 1377 establece que todas las controversias que no tengan procedimiento especial se conducirán en juicio ordinario.

puede interpretar que se refiere a "dificultad razonable", pero también se podría malinterpretar considerando únicamente los casos de extremo peligro.<sup>92</sup>

e) *¿Contractual o extracontractual?*

Una importante misión es que en la ley en ningún momento se distinga entre salvamento contractual y extracontractual, sin dar tampoco bases para poder distinguir entre ambos tipos.<sup>93</sup>

f) *¿Voluntariedad, extraordinariedad?*

En teoría, un elemento sine-qua-non para que exista salvamento es la no obligación de prestar el servicio por parte del salvador, es decir, la voluntariedad. En la ley, en ningún momento se fija como elemento necesario para que se configure el salvamento, ya que en los artículos 73 y 83 se refiere a "...las autoridades o a cualquier persona", pero sin aclarar que la remuneración sólo se otorgará cuando se preste por aquella persona sin obligación. Asimismo, no deja clara la extraordinariedad del servicio para que oficiales públicos, pasajeros y trabajadores marítimos tengan derecho a premio de salvamento.<sup>94</sup>

g) *¿Se aplica a todo tipo de naves?*

Los artículos 72, 73, 76 y 83, de la Ley de Navegación y los artículos 262 a 266 de la Ley General de Vías de Comunicación se refieren a "buques", "embarcación", "naviero", sin quedar claro si abarca también a aeronaves. Sin embargo, de conformidad con el capítulo XIV

<sup>92</sup> El artículo 115 establece que el orden de pago es el siguiente: 1) Crédito a trabajadores; también arts. 189, 209 y 210 (v) LFT; 2) Créditos fiscales; 3) Gastos de asistencia y salvamento; 4) Cuotas en averías gruesas o comunes; 5) Indemnización por abordaje u otros accidentes marítimos; 6) Deudas contraídas por el capitán para la conservación de la nave o para la continuación del viaje; 7) Hipotecas debidamente registradas, y 8) Primas y seguros.

<sup>93</sup> De acuerdo con la doctrina francesa, la distinción entre "asistencia" y "salvamento" es que el primero consiste en la ayuda o asistencia de una nave a otra en posición peligrosa. El salvamento, por otro lado, tiende a disminuir las consecuencias de un desastre ya ocurrido y a rescatar (o "salvar") la propiedad remanente. Danjon y Ripert citados por Rodolfo Mezzena A., *Curso de Derecho Marítimo*, Montevideo, Medina, 1961, p. 352.

<sup>94</sup> El único puesto que se regula es el de los trabajadores de buques (no sólo tripulantes, incluyendo cocineros, servidores de limpia, etc.), que tienen derecho a premio cuando se trate de buque perdido por siniestro (arts. 209-V y 210 de la LFT).

del Libro Cuarto de la Ley General de Vías de Comunicación, pensamos que también abarca aeronaves.

#### h) *Remisión a la Convención*

Aun cuando se remite en el caso del premio a las Convenciones Internacionales, pensamos que se omitió tratar sobre la repartición del premio entre co-salvadores; establecer el procedimiento de repartición del premio entre capitán, tripulación y oficiales; establecer que si no son equitativas las bases del contrato, se puede anular el mismo; y, regular la distribución del premio en casos especiales, por ejemplo, en el caso de marinos que naveguen a la parte del flete y en el caso de unidades pesqueras.

Un punto importante es que se debió incluir expresamente que el límite del premio es el valor de los bienes salvados, ya que el artículo 83 se refiere a gastos de salvamento. Asimismo, tal parece que en los artículos 83 y 85 se confunde entre costo, gasto<sup>95</sup> y remuneración; es conveniente expresar que en el artículo 88 parece no requerir "éxito" para exigir el pago de "gastos de salvamento".

#### i) *Otras omisiones*

- No se precisa el procedimiento.<sup>96</sup>
- No se establece el procedimiento judicial aplicable ni el foro competente.
- Se refiere a "capitán" en vez de "responsable", dueño, patrón o "capitán".
- No se trata el tema del salvamento aun contra prohibición expresa del buque en peligro.
- No regula la situación del salvamento de situaciones creadas por el salvador.
- Se deberían expresar los elementos que el juez debe tomar en cuenta para considerar el otorgamiento del premio de salvamento.

<sup>95</sup> Tal parece que cuando interviene la autoridad lo que cobran son los "gastos" (265 LGVC), pero no se precisa el punto.

<sup>96</sup> Tanto en la ley, como en los artículos 262 a 263 de la Ley General de Vías de Comunicación, aparece impreciso y complicado el procedimiento, aunque tiene la virtud de proteger la propiedad marítima por ejemplo, mediante la colaboración de un inventario. Valdría la pena ampliarlo, incluyendo sistemas seguros de salvamento, como v. gr. distancia máxima a que se puede aproximar sin peligro el salvador, etc.

#### 4. *Aciertos*

a) Establece la obligación de ayudar vidas y propiedades en peligro (arts. 72 y 73) y sanciona la desobediencia con prisión de 2 a 4 meses y multa hasta de 100 pesos.<sup>97</sup>

b) Establece la base para el servicio público de salvamento (art. 75).

c) Considera como robo el apropiamiento de los restos de un naufragio (art. 81).

d) Precisa que los equipajes de pasajeros y tripulantes auxiliados no forma parte de los bienes sujetos a premio de salvamento.

#### IV. CONCLUSION

El capítulo IV de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos constituye un gran esfuerzo por regular el salvamento. Sin embargo, toda ley, por completa y técnica que sea, adolece de lagunas o pequeñas imprecisiones.

Muchos problemas, como la determinación del foro competente o del procedimiento judicial aplicable, la falta de precisión del procedimiento de salvamento, o de los elementos para determinar el premio de salvamento, parecen indicar la necesidad de reglamentar la Ley de Navegación. A ese mismo resultado arribamos si tomamos en cuenta que los principios de salvamento no sólo los encontramos en la Ley de Navegación, sino también en la Ley General de Vías de Comunicación, en la Ley Federal del Trabajo y, principalmente, en las Convenciones Internacionales y en Doctrina; con la consiguiente falta de orden y de consistencia en lenguaje y terminología.

En estos momentos, en que se pretende simplificar y perfeccionar el sistema legal mexicano, sería conveniente pensar en reglamentar la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, de manera que el Derecho Marítimo cuente con ordenamientos legales a la altura de un Derecho que rige una industria tan importante para nuestro desarrollo, como es la marítima.

<sup>97</sup> Art. 340 del Código Penal. Creemos que debe actualizarse el monto de la multa.