

## La figura del salvamento en el Derecho Marítimo The concept of salvage in Maritime Law

Por: **De Gracia, Oziel**

Universidad de Panamá

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Panamá

Correo [odg\\_25@hotmail.com](mailto:odg_25@hotmail.com)

ORCID <https://orcid.org/0000-0001-8474-2607>

Entregado: 17 de febrero de 2025

Aprobado: 4 de abril de 2025

DOI <https://doi.org/10.48204/j.aderecho.n55.a8686>

### Resumen:

La figura del salvamento marítimo es sumamente importante en el comercio marítimo internacional, esta figura procede desde la antigüedad se remonta desde los inicios de la navegación hasta estar bien regulada hoy en día, en este artículo veremos que es la figura del salvamento marítimo, así como su regulación internacional y nacional.

**Palabras Claves:** Salvamento, Derecho, Marítimo, Comercio, Regulación, Leyes, Convenios, Naufragio, Propietario De Buque, Carga, compensación Especial.

### Resume:

The figure of maritime rescue is extremely important in international maritime trade. This figure dates back to ancient times, dating back to the beginnings of navigation, and is well regulated today. In this article, we will see what maritime rescue is, as well as its international and national regulation.

**Keywords:** Rescue, Law, Maritime, Trade, Regulation, Laws, Agreements, Shipwreck, Shipwreck Person, Shipowner, Load, Special Compensation.

### I. Introducción

La figura del salvamento marítimo es una institución que se remonta desde los inicios de la navegación hasta nuestros días. En este artículo, repasaremos cómo ha ido evolucionando hasta lo que representa hoy en día. Lo primero que debemos explicar y definir es qué es el salvamento marítimo. José María Lezcano lo define como “la obligación del capitán de dar socorro, siempre y cuando no ponga en peligro su nave, tripulantes o pasajeros” (Lezcano, José María, 2021, “Derecho Marítimo Panameño, parte 1, 2da. ed., editorial Mizrachi y Pujol, pp. 201).” A esta definición, añadimos que el

salvamento puede consistir en: la puesta a flote de una embarcación, la reparación de una embarcación o el remolque de una embarcación.

Una vez definido esto, es importante comentar brevemente cómo ha sido la evolución de esta figura, para más adelante, en este artículo, detallar la institución del salvamento. Podemos decir que, antes de la utilización de radios a bordo de los buques, el salvamento se prestaba por cualquier embarcación que pasaba por el área donde se encontraba el barco siniestrado. Sin embargo, hoy en día, los salvamentos los realizan, en su mayoría, empresas o instituciones especializadas. Es decir, hemos pasado de métodos, por decirlo de alguna manera, más arcaicos, a entes especializados que se dedican exclusivamente a los salvamentos. Veremos cómo las normativas que regulan esta figura se han ido adaptando a la modernidad, desde la Convención de Bruselas de 1910 hasta la última y la que se aplica hoy en día, el Convenio de Londres de 1989.

## **II. Antecedentes históricos del salvamento marítimo**

Como ya he dejado claro, la figura del salvamento es clave tanto en el negocio marítimo como en el derecho marítimo, y sus orígenes se remontan a los inicios de la navegación. Es por esto que vamos a hacer un recorrido desde sus orígenes hasta nuestros días, para comprender de dónde nace esta figura.

La figura del salvamento tiene su principio con los fenicios y los griegos. Ya en esa época, ellos practicaban el salvamento de una forma sencilla, rudimentaria y lógica. Cuando una embarcación sufría un siniestro cerca de la costa, los habitantes del lugar asistían a la embarcación para salvarla del naufragio.

Ya en la época de los romanos, emerge la figura del *naufragium* en el derecho romano, que nace para evitar el despojo a los náufragos, que muchas veces era provocado con dolo, con la intención de despojarlos. Es importante mencionar que esta figura estaba regulada, como la mayoría de las instituciones en el derecho mercantil, en el llamado *ius civile*, a través del *Corpus Iuris Civilis*, que fue la legislación más importante en el periodo romano, impulsada por el emperador Justiniano. En esta época, la legislación iba en pro de defender a los náufragos, ya que en el periodo romano se le da gran importancia a la navegación comercial.

Algunos de los aportes que vale la pena comentar es que, en caso de que hubiera algún naufragio, el bien no pertenecía a quienes lo encontraban, ya que se catalogaba como un

infortunio que sufrió la embarcación, y la intención no era abandonar las mercancías o artículos de valor que esta transportaba. Es interesante porque el hallazgo de estas mercancías o tesoros no convertía al descubridor en dueño, ya que se tomaba en cuenta como mercancía perdida, no abandonada. Por lo tanto, si el dueño verdadero hacía el reclamo y probaba que era suyo, la persona que tenía la tenencia del bien podría incurrir en el delito de hurto.

Dentro del periodo romano existían los *urinadores*, que me parece muy interesante mencionar. A simple vista, vemos que el salvamento en sus orígenes no es lo que conocemos hoy en día, que es salvar una nave del peligro, por lo que quien la salva recibe una remuneración. Sin embargo, los *urinadores* eran grupos de personas que se dedicaban a recuperar las mercancías provenientes del naufragio, por las cuales recibían una remuneración a cambio.

De acuerdo con lo explicado anteriormente, estas son las medidas que aplicaban al naufragio fortuito. Sin embargo, también existían las malas prácticas del naufragio intencionado, para el cual utilizaban tres formas para causar los naufragios: la primera, quitaban el timón, dejando la embarcación a la deriva para que esta naufragara y quedarse con los materiales que ella transportaba; en el segundo supuesto, los pescadores encendían luces engañosas para que la nave naufragara; y en el tercero, el no auxilio a las naves que se encontraban en peligro. En este último supuesto mencionado, incluso acarreaba pena. Es interesante ver cómo los romanos le daban tanta importancia a esta figura debido a su interés por el comercio marítimo y la regulaban a través del cuerpo legal de esa época, con actores importantes como los *urinadores*, que podemos decir que eran los primeros en practicar el salvamento al tener incluso un contrato, ya que por lo rescatado del mar devengaban un pago.

En la Edad Media, la cosa cambia abismalmente y surge el derecho de naufragio, que, contrariamente a los romanos que protegían al dueño de los materiales que transportaban las embarcaciones por su interés en el comercio marítimo, en la Edad Media, si una nave naufragaba, los bienes que transportaba le pertenecían al señor de la ribera y sus habitantes. Hubo conflictos con los salvadores por el tema de que todo le pertenecía al señor feudal. Con este último término del señor de la ribera, es importante explicar que, en la antigüedad, todas las comunidades normalmente estaban cerca de los ríos, ya que les hacía mucho más fácil la vida, tanto para cultivos, cría de animales, transporte y

llegada de mercancía. En esta época, el que intentó cuidar de los bienes y de los naufragos ocasionados por un naufragio, siguiendo lo planteado en la época de los romanos, fue la Iglesia, por lo que el naufragio toma una connotación religiosa.

En la Edad Media hay que destacar las Leyes de *Oléron* del siglo XI, que fue uno de los compendios de normativas más importantes durante la Edad Media y que ya incluían una compensación por el rescate de personas y de los bienes transportados.

Donde más se notó lo que hoy en día conocemos como la figura del salvamento marítimo fue en el norte de Europa y en el Mediterráneo. En estas dos regiones, se regulaba el salvamento, buscando cuidar el negocio marítimo, y de allí sentaron las bases para lo que hoy conocemos como salvamento marítimo, con los conceptos de pagar al que ayudó al rescate y el de salvaguardar los bienes rescatados por los naufragios.

Ya en la Edad Moderna, se presentan mejoras tecnológicas en la elaboración de embarcaciones, lo que ayudó a evitar naufragios. Con el tema de la expansión mundial, se empiezan a utilizar herramientas como la brújula, y hay mejores y más precisos mapas para la navegación marítima. En el tema de las leyes, se extendieron a nivel internacional y más específicamente en la figura de los salvamentos, ya que los países buscaban la protección de sus mercancías, y para ello era necesario que hubiera un consenso entre todos los actores. Un ejemplo de esto es que el comercio entre todos los continentes aumentó, y por esto era importante regular y salvaguardar todo lo referente a las embarcaciones.

¿Cómo se hacían los salvamentos durante este periodo? En relación con el rescate de personas, si el naufragio era cerca de las costas, se utilizaban botes pequeños o pequeñas embarcaciones para salvar a las personas, debido a que todavía las embarcaciones no eran lo que son hoy, y la práctica de estos salvamentos en alta mar era muy complicada. La única forma de que se dieran cuenta era que estuviera pasando una embarcación por el lugar donde había ocurrido el naufragio. Con relación a las mercancías, se utilizaban embarcaciones conocidas como de rescate, las cuales, como forma de pago, recibían una parte del valor de lo rescatado. Ya para esa época, había buzos que recuperaban los objetos de valor de las embarcaciones que naufragaban y recibían un pago por ello. Esta forma de salvamento todavía era bastante rudimentaria y peligrosa.

Eso sí, en muchos casos había muchos conflictos para que se pudiera realizar el salvamento de una embarcación. Podemos mencionar algunos: la piratería, donde los piratas se encargaban de hacer naufragar las naves y llevarse los artículos de valor o, si el barco ya se había hundido, se llevaban los artículos valiosos que transportaban, haciendo muy difícil practicar un salvamento legítimo. Otro conflicto que había era la disputa territorial entre las grandes potencias por las rutas marítimas para la carga de mercancías.

Pero de este periodo hay conceptos que, a día de hoy, prevalecen y son base de lo que hoy conocemos como salvamento marítimo. De estos, podemos destacar los siguientes: la compensación por el salvamento, la cooperación internacional, que hoy en día es más palpable a través de los convenios internacionales, ya que, al ratificar un estado, queda comprometido con cumplir lo que en él se está regulando, y el intento de salvaguardar las vidas de las personas, así como los bienes que se transportan.

Un hecho de suma importancia ocurre en el año 1910 con la Convención de Bruselas para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Auxilio y Salvamento Marítimos de 1910 y esta es de suma importancia, ya que es el primer convenio internacional que trata de esta figura en específico y que habla del auxilio que le tienen que dar las otras embarcaciones tanto a personas como a otras embarcaciones, esta convención fue basada fundamentalmente por jurisprudencia de Inglaterra. Esta convención fue reformada por el protocolo de 1967, el cual no conto con gran éxito internacionalmente ya que buscaba incluir los buques de guerra o de carga pertenecientes a un estado.

Esta convención está compuesta de 19 artículos e introduce conceptos que son imperativos mencionarlos:

En el artículo 2 del convenio de Bruselas aparece el principio denominado en ingles *No Cure, No pay*, que explicado es lo siguiente no habrá derecho a remuneración por un salvamento si el salvamento no es útil, tiene que haber un resultado útil del salvamento para que corresponda la remuneración y jamás la remuneración puede ser por un valor más alto a lo salvado. Este principio más adelante cambio porque las embarcaciones no se arriesgaban a realizar salvamentos sabiendo que si el resultado no era útil no habría pago por las labores realizadas, más adelante veremos cómo se transforma este principio.

También que como es lógico el precio lo fijaran entre las partes o si no lo dictaminara el juez que conozca de la causa, en caso de que sea el juez el que tome la decisión tomara en cuenta factores como: el peligro en el que se encontraba el buque auxiliado, el, mas importante para esta convención el éxito que habrían tenido los que realizaron el salvamento, los méritos y esfuerzos prestados por los auxiliares entre otros.

Este tratado ya cambiado por tratados más actuales todavía tiene conceptos que a día de hoy se encuentra vigentes, es por esto que es de suma importancia para el derecho marítimo y el comercio marítimo.

A día de hoy, hay dos normas internacionales que son las que regulan la figura del salvamento: el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (SAR) de 1979 este convenio lo mencionare es un convenio que se basa más que todo en los rescates de personas que tienen que ser visto como una obligación y no necesariamente una embarcación puede ser un avión que haya hecho un aterrizaje forzoso en el agua por lo que haremos énfasis a la figura que estamos viendo es en la Convención Internacional de Salvamento de Londres de 1989, las cuales, en el siguiente apartado de este artículo, detallaremos. La última es la que más énfasis le pondremos ya que es la que remplazan a la convención de 1910 que trata específicamente de la figura que trata este artículo.

### **III. Regulación internacional del salvamento marítimo**

#### **1. Convención Internacional de salvamento de Londres de 1989.**

Este convenio, como su nombre bien lo indica, fue aprobado en el año **1989** y entró en vigor en **1996**. Vino a reemplazar al **Convenio de Bruselas de 1910**, ya que dentro de este último no se contemplaban los daños que podían causar las cargas peligrosas, específicamente los hidrocarburos. Debido a que ocurrieron grandes accidentes relacionados con hidrocarburos, era necesario incentivar a quienes se dedicaban a este tipo de operaciones o a otras embarcaciones, ya que muchas veces, al realizar un salvamento ambiental, no les resultaba beneficioso en términos de remuneración. Esto se debía a que sus gastos eran superiores o no había utilidad en el salvamento. Cabe recordar que anteriormente regía el principio de "**No Cure, No Pay**" (no hay pago si no hay éxito). Es también importante mencionar que el capitán juega un rol fundamental en este convenio ya que a diferencia del de Bruselas este convenio le da facultades de suscribir

contratos si la nave se encuentra en peligro y también tiene obligaciones dentro del convenio.

Detallaremos cada sección del contrato el cual está formado por 5 capítulos y 34 artículos.

## **Capítulo I.**

Este capítulo habla sobre las disposiciones generales del convenio y sus ámbitos de aplicación.

En este capítulo vemos:

- Glosario de términos relevantes para la aplicación del convenio.
- El ámbito de aplicación que nos indica que este será aplicable siempre que dentro de un estado parte del convenio se inicien pleitos judiciales o arbitrajes con temas referentes al convenio.
- Que el convenio no será aplicable a las plataformas marinas ni a los buques de perforación cuando estas estén operando para extracción, excavación o cualquier otra actividad para la cual fue creada, ya que estas tienen sus propias medidas de seguridad para trabajos en el mar.
- De igual forma tampoco estarán obligados los barcos de guerra ni los que pertenecen a un estado podríamos poner por ejemplo las lanchas costeras ellas tienen soberanía del estado que pertenecen. La única forma de que le sea aplicable el convenio es que el mismo estado firmante quiera que se le aplique para lo cual tendría que notificar al secretario general especificando las condiciones y modalidades de esa aplicación.
- Este convenio no afectará a ninguna ley nacional o convenio internacional que tenga que ver con salvamento, pero podrá serle aplicable si alguna autoridad pública exige que se le apliquen los derechos y excepciones de este convenio.
- En relación al contrato de salvamento se describe quienes pueden obligar a la embarcación en caso de que una nave se encuentre en peligro y necesite ser salvada y aquí es donde entra la figura interesante que no estaba en la convención de 1910 que faculta al capitán a poder suscribir el contrato de salvamento de acuerdo a la premura de la situación, además del capitán el propietario también puede firmar el contrato de salvamento y ambos pueden celebrar contratos en

nombre del propietario de los bienes transportados en caso de que la nave corra peligro.

- El contrato se puede anular o modificar cuando haya habido una presión para que se firmará y sus condiciones no son equitativas ó cuando debido a las operaciones desarrolladas por los salvadores el pago es excesivamente alto o bajo.

## **Capítulo II.**

En este capítulo se habla de la ejecución del salvamento y nos habla de las obligaciones del salvador, propietario y capitán dentro de las operaciones de salvamento que se realizan.

- Dentro de las obligaciones del salvador para con el capitán del buque o propietario del buque mientras se esté ejecutando el salvamento tenemos: de actuar diligentemente para prevenir y reducir los daños que se le pueden causar al medio ambiente, practicar el salvamento con la debida diligencia, de pedir ayuda de otros salvadores si las circunstancias lo ameritan, de permitir la entrada de otros salvadores en las operaciones de salvamento si el capitán, el propietario del buque o los dueños de la mercancía que se encuentre en peligro, sin embargo, la cuantía de su recompensa no se afectará si logra demostrar que la petición de más salvadores era necesaria para la ejecución del salvamento.
- Las obligaciones del capitán o propietario del buque para con el salvador mientras se está ejecutando la operación del salvamento son las dos siguientes: de cooperar con el salvador mientras se esté ejecutando el salvamento, de cooperar cuando se esté dando el salvamento con el salvador para reducir cualquier daño al medio ambiente que se pueda dar y de recibir la embarcación o los bienes cuando haya cesado el salvamento y se encuentre fuera de peligro.
- Los estados tienen derecho a intervenir en las operaciones de salvamento para cuidar sus costas y evitar cualquier daño ambiental u de otra índole por el que se puedan ver afectados.
- Al igual que en el convenio de Bruselas el capitán está obligado de dar auxilio a una persona que se encuentre en el mar, siempre que esta no ponga en grave peligro la embarcación o las personas que se encuentren en ella.
- Los estados firmantes deben dictar leyes locales para cooperar con los salvadores para evitar la pérdida de vidas y daños mayores que puedan ocurrir por el



naufregio de algú buque, con esto se quiere decir que le den facilidades a los salvadores cuando estén ejecutando el salvamento, por ejemplo: entrada a puerto.

### Capítulo III.

Desde mi punto de vista este es el capítulo más importante ya que por decirlo así incentiva a que empresas o estados que prestan el servicio de salvamento se incentiven para realizar este tipo de operaciones, ya que en este capítulo se encuentran los criterios para la remuneración por la ejecución de un salvamento y las condiciones para que haya una recompensa o pago.

- Dentro de las condiciones para que haya recompensa, aparece el principio *No Cure, No Pay*, que, como se comentó anteriormente, también se encontraba en el Convenio de Bruselas. El cual explicaré nuevamente, para que se tenga derecho a recompensa, el salvamento debe ser útil. También es importante mencionar que, aunque la embarcación salvada y la que realiza el salvamento pertenezcan al mismo dueño, se podrá exigir recompensa por parte de la embarcación salvadora.
- En este capítulo también aparecen los criterios para fijar la recompensa que puede cobrar el salvador específicamente en el artículo 13 y es un listado de 10 criterios que son utilizados para establecer el valor de la recompensa y el orden en el que aparecen no tiene injerencia a la hora de establecer la recompensa [por lo menos en el caso de los créditos marítimos si interesa el orden del crédito} y estos criterios van desde: el valor del buque y de los otros bienes salvados aquí me gustaría explicar que cada cosa salvada paga por porcentaje de los salvado por ejemplo si se salva un porcentaje de un buque y un porcentaje de mercancía cada uno de ellos tiene que pagar en base al porcentaje que se salvo de forma individual. Hay que recordar que en la mayoría de casos la mercancía y el dueño del buque no tienen nada que ver entre ellos. Es importante resaltar que un estado contratante dentro de sus normas internas puede exigir que uno de los interesados en el salvamento realice el pago y este pueda repetir contra las otras partes interesadas y esto no evitara a que se puedan poner excepciones referentes a lo que engloba ese artículo para que la parte que se siente agraviada no quede en indefensión y se pueda defender de lo que considera una injusticia ó no está de acuerdo en pagar.

- En este capítulo se encuentra una de las mayores innovaciones de este convenio, que es la compensación especial, la cual no se encontraba en el de 1910. Esta compensación nace de la evolución de los buques y del mercado marítimo, donde a mayor tamaño, mayor carga. Los buques fueron evolucionando y aumentaron su capacidad de carga, ya fuera de mercancías o, simple y sencillamente, de un mayor suministro de combustible. Derivado de esto, ocurren grandes accidentes que ponen en riesgo el medio ambiente. Debido a que muchas empresas o entidades públicas que se dedicaban al salvamento se regían por el principio de "*No Cure, No Pay*", era necesario crear un mecanismo que incentivara la protección ambiental incluso cuando el salvamento no fuera completamente exitoso.

Este incentivo se logra de la siguiente forma cuando un salvador este haciendo un salvamento de algún buque que constituye un peligro para el medio ambiente y no haya recibido compensación de acuerdo a lo explicado en el punto anterior este recibirá como compensación que se le reconozcan los gastos realizados durante la ejecución del salvamento, de haber evitado o reducido los daños ambientales que pudo ocasionar el buque los salvadores recibirán un 30% como **“compensación especial”**, no obstante podría ser más basándose en los 10 criterios para establecer la recompensa, pero nunca podrá llegar a ser el 100% de los gastos derivados del salvamento.

La compensación especial solo se pagará en el caso de que esta exceda cualquier compensación que pueda recibir el salvador a través de los criterios que fijan la recompensa y para esto explicare dos ejemplos:

1. Un salvador tiene derecho a recibir por el salvamento ejecutado 100,000.00 dólares en base a los criterios que fijan la recompensa estipulados en el convenio y también se le fija una compensación especial de 150,000.00 dólares el salvador solo tendrá derecho a los 50,000 dólares que exceden los 100,000.00 es decir el salvador recibirá por el salvamento practicado es de 150,000.00.
2. Un salvador tiene derecho a 100,000.00 de acuerdo a los criterios que fija el artículo 13 del convenio de Londres de 1989 y se le calcula una compensación especial por 80,000.00 aquí el salvador percibirá solamente los 100,000.00, ya que la compensación especial no excede lo que puede devengar en base al artículo 13 de la convención.

- Si el salvamento se realiza desde un buque el reparto se hará entre el propietario, capitán y tripulación bajo las leyes donde está registrado el buque salvador y si el salvamento se realiza desde un helicóptero, plataforma etc. es decir que no se utilice un buque salvador se registrará por el lugar estado donde se encuentra celebrado y registrado el contrato.
- Al igual que la convención de 1910 las personas salvadas no tienen que pagar recompensa.
- Si el salvador tiene contratos previos con el dueño del buque no hay derecho a una reclamación, ya que habrían establecido un precio y servicio, sin embargo, si para ejecutar el salvamento el salvador tiene que realizar un esfuerzo extraordinario y ejecutar acciones que no estaban estipuladas si habrá derecho a reclamo de recompensa de parte del salvador.

## Capítulo IV

Este capítulo habla de cómo debe reclamar y de las acciones que puede emprender el salvador para exigir el pago de la recompensa por el salvamento practicado.

- Este convenio no afectará los otros privilegios marítimos que tenga el salvador tanto a los aplicados por otros convenios internacionales, como los de un estado a través de su ley nacional. Cuando se haya constituido una fianza a favor del salvador por una operación de salvamento el salvador no podrá ejercer su crédito marítimo privilegiado, ya que a través de la fianza de ser decretado el pago de la recompensa por el salvamento estará garantizada su reclamación.
- El salvador puede solicitar una fianza al propietario del buque o al propietario de la carga por las reclamaciones de pago y en ella debe incluir la reclamación, costas e intereses. Si no se concede la fianza a favor del salvador para que el proceso no sea ilusorio y este pueda garantizar su pago por el salvamento ejecutado podrá **“retener”** el buque carga u otro componente beneficiado por el cargamento hasta que se le garantice de alguna forma el pago de lo reclamado.
- El tribunal que conozca del reclamo de la recompensa podrá hacer un pago provisional al salvador y la fianza se hará por la diferencia entre la reclamación hecha por el salvador y la fianza explico un ejemplo: Un salvador reclama 10,000.00 y el juez u arbitro que conoce de la causa ordena un pago provisional

de 5,000.00 la fianza se reducirá a 5,000.00 que es el monto restante del pago provisional.

- La prescripción de dará cuando el reclamante no haya presentado ante los árbitros o tribunales que manejan el caso en el plazo de dos años y el plazo empezará a correr desde el día que cesaron las operaciones de salvamento. Para pedir una prórroga tendrá que solicitarla el propietario o el dueño de la carga es decir la persona contra quien se hace el reclamo un ejemplo de esto sería: Las operaciones de salvamento culminaron el día 1 de enero de 2024 el salvador para hacer valer su reclamo tiene hasta 1 de enero de 2026, si se está llegando la fecha y no han acabado las negociaciones u algún otro factor que pueda influir el reclamado dirigirá solicitud al reclamante para que se prorrogue, en el supuesto que nos ocupa si el plazo se vence el 1 de enero de 2026 el propietario le pide al salvador el 20 de diciembre de 2025 que se prorrogue por ejemplo 6 meses más de la fecha pactada teniendo como fecha límite para presentar el reclamo el salvador julio de 2025. Esto se puede realizar cuantas veces sea necesario, sin embargo, no se piden tantas veces porque se ve como una forma de dilatar el proceso.
- Los intereses que se devenguen del proceso de reclamo se determinaran por las leyes del estado del tribunal donde se conozca la causa.
- Los salvadores no podrán retener ni embargar cargas no comerciales propiedad del estado ya que estos le aplican el principio de “**inmunidad soberana**”, de igual forma tampoco podrán hacerlo para bienes de ayuda humanitaria.

## Capítulo V

Este capítulo habla sobre las disposiciones finales y la entrada en vigor de este convenio como ya expliqué este convenio es del año de 1989 y finalmente entra en vigor en el año de 1996 un año después que se consigue la adhesión de 15 países firmantes.

### IV. Regulación del salvamento marítimo en Panamá

El Salvamento marítimo en Panamá está regulado por la ley 55 del 6 de agosto de 2008 la ley de comercio marítimo también llamada ley de marina mercante de ahora en adelante hacemos referencia a sus siglas LMM y se encuentra en su Título III Riesgos, Daños y Accidentes de Comercio Marítimo, Capítulo II salvamento, desde el artículo 209 a 220.

Al igual que en los tratados internacionales la LMM no hace distinción entre salvamento y auxilio, considera a ambas figuras como una misma figura.

Al igual que en la regulación internacional de esta figura aplica el No cure, No pay, por lo tanto, para que haya derecho a recompensa el salvamento tiene que tener un resultado útil para que el salvador tenga derecho a reclamo de remuneración. De igual forma no habrá derecho a remuneración cuando al salvador se le haya negado realizar el salvamento y este de todas formas lo hace no tendrá derecho a reclamo alguno.

También hace referencia a los remolcadores que de igual forma están contemplados en el artículo 17 del convenio de Londres que indica que si un remolcador remolca a un buque bajo la relación comercial que tienen no tiene derecho a recompensa, salvo que sus esfuerzos hayan sido mayores a lo que estipula su contrato.

El valor de lo que se debe pagar se dará por un acuerdo entre las partes, sino esta será fijada por el juez que conozca de la causa, de igual forma que el convenio de 1989 la distribución que se deba hacer entre el propietario del buque, el capitán y la tripulación que ha realizado el salvamento para determinarla se aplicará la ley nacional de la embarcación salvadora.

Al igual que en el convenio de Londres las formas de anulación o modificación del de salvamento se puede dar si al momento de celebrar el contrato haya intervenido un peligro o se haya actuado con dolo y de ser excesivo el pago a pagar de acuerdo a lo actuado en el salvamento.

El artículo 216 es de suma importancia para la figura del salvamento dentro de la legislación nacional, ya que en él se establecen cuales son los criterios para establecer la remuneración por la ejecución de un salvamento efectivo.

Los últimos artículos que contempla nuestra legislación nacional la figura del salvamento hablan del término de prescripción para hacer un reclamo que al igual que la convención de Londres de 1989 es de dos años, así como de también la obligación que tienen todos los capitanes de rescatar a una persona que se encuentre en peligro que se pierda en el mar, siempre que este no ponga en riesgo la embarcación ni vidas.

Como se puede ver la Ley 55 es una copia del Convenio de Londres 1989, sin embargo, hay diferencias en que la LMM no agrega algunas cosas que están estipuladas en el convenio de Londres y algunas cosas que se notan son:

1. Arbitrajes, La LMM no tiene contemplados los arbitrajes dentro de su normativa.
2. No habla nada de las “**compensaciones especiales**” que son las compensaciones que reciben los salvadores que como incentivo así no haya sido útil el rescate se le pagaran los gastos incurridos en el salvamento.

## V. Conclusión

El salvamento es una figura que data desde los orígenes de la navegación, en donde en la época de los romanos hoy en día se tienen conceptos que todavía a día de hoy se mantienen su regularización Internacional, ya como un compendio de normal que regulan la materia tienen sus orígenes con el convenio de Bruselas de 1910 y en la actualidad a través del Convenio de Londres de 1989 y que en nuestro derecho interno está regulado por la ley 55 de agosto de 2008, la ley de comercio marítimo o mejor conocida como la ley de marina mercante. De la cual podemos decir que se copia todo el convenio de 1989, salvo dos temas, dentro de nuestra legislación son solamente competentes los tribunales y en el convenio de 1989 se incluye el tema de los arbitrajes y los tribunales de los estados partes y el otro punto que no se toca es las “**compensaciones especiales**” y este concepto siempre lo resalto porque me parecen justas, si un buque está en peligro y este buque puede afectar el medio ambiente hay que buscar incentivar al salvador así sea recuperando los gastos realizados y si este logra reducir a un mínimo los daños efectuados durante la ejecución del salvamento para que este intente salvar el buque, ya que si no hay ningún incentivo nadie haría operaciones de salvamento para perder dinero.

Cabe resaltar también el principio *no cure, no pay* el cual indica que para que haya derecho a una reclamación tiene que haberse producido un resultado útil esto quiere decir que se tienen que haber salvado algo o en su totalidad el buque o carga que transportaba, salvo en el supuesto explicado en el párrafo anterior con la compensación especial misma que como explique no aplica a nuestra legislación nacional ya que no está en nuestra normativa.

Hay varios tipos de contratos de salvamento como en el que aplica el principio *no cure, no pay* que son ampliamente utilizados en el mundo marítimo que es el que ya he explicado que para hacer un reclamo el salvamento tuvo que haber sido útil y en base a ciertos criterios se establece el monto de la recompensa, otro como él ya pactado un precio que no importa cuál es el resultado del salvamento hay un valor fijo a pagar y uno que es una especie de híbrido, ya que se basa en el convenio de Londres de 1989 y se le denomina “**LLOYD’S OPEN FORM**” es un contrato de adhesión muy sencillo pero completo, se basa en el principio de *no cure, no pay*, sin embargo, tiene la cláusula de compensación especial y estipula para resolución de reclamaciones arbitraje en Londres. Ver (ANEXO A).

Es por todo lo anteriormente explicado la importancia del salvamento marítimo en el mundo marítimo y esta figura es tan importante que tiene sus regulaciones para ella porque muchas veces en un convenio se regulan varias cosas aquí es solamente para esta figura.

## VI. Anexo

LOF 2024



### LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(Approved and Published by the Council of Lloyd's)

#### NO CURE - NO PAY

1. Name of the salvage Contractors:  (referred to in this agreement as "the Contractors")	2. Property to be salvaged:  The vessel:  her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew  (referred to in this agreement as "the property")
3. Agreed place of safety:	4. Agreed currency of any arbitral award and security (if other than United States dollars)
5. Date of this agreement	6. Place of agreement
7. Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative: Yes/No	
8. Person signing for and on behalf of the Contractors  Signature:	9. Captain  or other person signing for and on behalf of the property  Signature:

**A Contractors' basic obligation:** The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to save the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.

**B Environmental protection:** While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.

**C Scopic Clause:** Unless the word "No" in Box 7 has been deleted this agreement shall be deemed to have been made on the basis that the Scopic Clause is not incorporated and forms no part of this agreement. If the word "No" is deleted in Box 7 this shall not of itself be construed as a notice invoking the Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof.

**D Effect of other remedies:** Subject to the provisions of the International Convention on Salvage 1989 as incorporated into English law ("the Convention") relating to special compensation and to the Scopic Clause if incorporated the Contractors services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of "no cure - no pay" and any salvage remuneration to which the Contractors become entitled shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "no cure - no pay" in the form of special compensation or remuneration payable to the Contractors under a Scopic Clause.



**Anexo A. Contrato *LLOYD'S OPEN FORM***

- E Prior services:** Any salvage services rendered by the Contractors to the property before and up to the date of this agreement shall be deemed to be covered by this agreement.
- F Duties of property owners:** Each of the owners of the property shall cooperate fully with the Contractors. In particular:
- (i) the Contractors may make reasonable use of the vessel's machinery gear and equipment free of expense provided that the Contractors shall not unnecessarily damage abandon or sacrifice any property on board;
  - (ii) the Contractors shall be entitled to all such information as they may reasonably require relating to the vessel or the remainder of the property provided such information is relevant to the performance of the services and is capable of being provided without undue difficulty or delay;
  - (iii) the owners of the property shall co-operate fully with the Contractors in obtaining entry to the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A.
- G Rights of termination:** When there is no longer any reasonable prospect of a useful result leading to a salvage reward in accordance with Convention Articles 12 and/or 13 either the owners of the vessel or the Contractors shall be entitled to terminate the services hereunder by giving reasonable prior written notice to the other.
- H Deemed performance:** The Contractors' services shall be deemed to have been performed when the property is in a safe condition in the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with clause A. For the purpose of this provision the property shall be regarded as being in safe condition even though that property (or part thereof) is damaged or in need of maintenance provided that (i) the Contractors are not obliged to remain in attendance to satisfy the requirements of any port or harbour authority, governmental agency or similar authority and (ii) the continuation of skilled salvage services from the Contractors or other salvors is no longer necessary to avoid the property becoming lost or significantly further damaged or delayed.
- I Arbitration and the LSA Clauses:** The Contractors' remuneration and/or special compensation shall be determined by arbitration in London in the manner prescribed by Lloyd's Salvage Arbitration Clauses ("the LSAC") in force at the date of this agreement. The provisions of the said LSAC are deemed to be incorporated in this agreement and form an integral part hereof. Any other difference arising out of this agreement or the operations hereunder shall be referred to arbitration in the same way.
- J Governing law:** This agreement and any arbitration hereunder shall be governed by English law.
- K Scope of authority:** The Master or other person signing this agreement on behalf of the property identified in Box 2 enters into this agreement as agent for the respective owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance thereof.
- L Inducements prohibited:** No person signing this agreement or any party on whose behalf it is signed shall at any time or in any manner whatsoever offer provide make give or promise to provide or demand or take any form of inducement for entering into this agreement.

#### IMPORTANT NOTICES

- 1 Salvage security.** As soon as possible the owners of the vessel should notify the owners of other property on board that this agreement has been made. If the Contractors are successful the owners of such property should note that it will become necessary to provide the Contractors with salvage security promptly in accordance with Clause 4 of the LSAC referred to in Clause I. The provision of General Average security does not relieve the salvaged interests of their separate obligation to provide salvage security to the Contractors.
- 2 Incorporated provisions.** Copies of the applicable Scopic Clause and LSAC in force at the date of this agreement may be obtained from (i) the Contractors or (ii) the Salvage Arbitration Branch at Lloyd's, One Lime Street, London EC3M 7HA.
- 3 Awards.** The Council of Lloyd's is entitled to make available the Award, Appeal Award and Reasons on [www.lloyds.com](http://www.lloyds.com) (the website) subject to the conditions set out in Clause 13 of the LSAC.
- 4 Notification to Lloyd's.** The Contractors shall within 14 days of their engagement to render services under this Agreement notify the Council of Lloyd's of their engagement and forward the signed agreement or a true copy thereof to the Council as soon as possible. A copy of any other agreement that amends or varies the provisions or terms of this Agreement must also be provided to the Council as soon as possible.
- 5 Collection of LOF Data.** The Contractors and owners of the property shall as directed below provide to the Council of Lloyd's the following data relevant to the services rendered under this Agreement in accordance with Clause 15.2 of the LSAC:-
  - (i) **ESG Data.** Within 60 days of the termination of the services under this Agreement a completed Environmental, Social & Governance data collection form.
  - (ii) **Salved Values.** Within 60 days of the termination of the services under this Agreement details of the value of the property salved (the "salved values")
  - (iii) **Settlement Data.** Within 60 days of a settlement concluded with any or all of the parties to this Agreement details of the settlement.

Tel. No. + 44(0)20 7327 5408/5407

E-mail: [lloyds-salvage@lloyds.com](mailto:lloyds-salvage@lloyds.com)

[www.lloyds.com](http://www.lloyds.com)

15.1.08 3.12.24 13.10.26 12.4.50 10.6.53 20.12.67 23.2.72 21.5.80 5.9.90 1.1.95 1.9.2000 6.5.2011 1.1.2020 1.6.2024

## Referencias Bibliográficas

Organización Marítima Internacional. (1910). *Convención de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento Marítimo*. Obtenido de <https://www.imo.org>

Organización Marítima Internacional. (1989). *Convención Internacional sobre Salvamento, 1989*. Obtenido de <https://www.imo.org>

*Ley No. 55 de 2008: Por la cual se reglamenta la Marina Mercante y se dictan otras disposiciones.* Gaceta Oficial de Panamá. obtenido de [http://gacetas.procuraduria-admon.gob.pa/26100\\_40098.pdf](http://gacetas.procuraduria-admon.gob.pa/26100_40098.pdf)

Lezcano, José M. (2021) Derecho Marítimo Panameño, parte 1, 2da. ed., editorial Mizrachi y Pujol.

Morral, Ramón (1997), El Salvamento Marítimo (Especial referencia al convenio de 1989), editorial José María Bosh editor.