

A medida que el número de aficionados a la náutica de recreo aumenta, son más los accidentes en que se encuentran involucradas embarcaciones de este tipo. Toda precaución es buena, en este sentido mi tripulación y mi barco deben ser autosuficientes, no sólo para navegar cuando las condiciones sean favorables, sino también para afrontar aquellos acontecimientos que nos puedan poner en un aprieto. Sin embargo, puede darse la situación de que, sopeando las circunstancias, decidamos pedir auxilio a otro buque, ya que el problema puede ser tal que sobrepase nuestra capacidad para solventarlo. Llegado a este punto, dependiendo de la ayuda que nos presten, podemos estar frente a un salvamento, una asistencia o un remolque, voces con que se denomina a los diferentes tipos de auxilio, recibiendo una u otra calificación de acuerdo al trabajo o servicio prestado por el buque auxiliador.

#### Vidas humanas

El auxilio a personas debe realizarse de forma obligatoria y gratuita, pero cuando se trate de ayuda para salvar bienes materiales, el auxiliador tendrá derecho a exigirnos el pago de una remuneración. En la náutica deportiva, y cuando se trata de ayuda entre embarcaciones de recreo, es muy cierto que usualmente ésta se presta de forma totalmente desinteresada y no se producen reclamaciones monetarias por acciones de este tipo, lo que no quiere decir que no se tenga derecho a realizarlas. Otra cosa es cuando la ayuda se produce por parte de un buque comercial, que al verse afectado económicamente por los retrasos como consecuencia de la ayuda pedirán una compensación con casi total seguridad. Por otra parte, hay que observar que las normas sobre la fijación de la remuneración no prevén alcanzar solamente un equilibrio entre esta y lo perdido, sino que se trata de una verdadera remuneración, un lucro, cuyo tope máximo es el propio valor de lo salvado, transformándose así en una verdadera motivación para el buque auxiliador.

#### Asistencia y salvamento

Estas dos palabras tienen un significado diferente aunque, como veremos, calificar la acción de una u otra forma no tiene consecuencias prácticas al fijar las obligaciones de las partes. La doctrina no ha sido pacífica al definir los términos, aunque si existe unanimidad en que en el supuesto de salvamento se produce una mayor implicación en la acción por parte del buque auxiliador. Estamos frente a una asistencia cuando, a pesar del peligro, en el buque auxiliado se mantiene aún la organización y el orden, con la presencia del capitán o patrón, y la tripula-

# Salvamento

**Hacerse a la mar es una aventura que debemos afrontar con cautela. No obstante, los problemas pueden aparecer igualmente, viéndonos obligados a pedir ayuda. Tanto como auxiliados, como auxiliadores, tendremos ciertos derechos y obligaciones que conviene conocer de antemano**

por Yamandú R. Caorsi

ción abordado participa activamente en las faenas para sacar la embarcación del peligro o evitar un mayor daño. Cuando el buque en peligro ya no está en condiciones de colaborar con el auxiliador ni su tripulación mantiene la organización, entonces nos encontramos ante un caso de salvamento. Desde luego, establecer el límite entre una y otra institución en un caso concreto puede ser muy difícil, o totalmente banal, ya que si lo que comentamos es la remuneración, ésta no tendrá ninguna relación con la calificación que se pueda dar a la acción, sino con el esfuerzo y dificultad de la misma.

Desde el punto de vista del buque auxiliador, interesa saber que en ocasiones nos es obligatorio intervenir, estando frente a lo que se llama salvamento obligatorio. Esto se da en dos circunstancias y no producirá derecho a recibir remuneración. La primera de ellas cuando se trata de salvar vidas humanas, siendo la conducta penalmente punible, es decir, que de no hacerlo podemos terminar en la cárcel, siempre y cuando esto no suponga un riesgo para nosotros. Además la normativa de marina mercante regula



multas de muy importante cuantía en el caso de que no se asista a barcos que puedan estar en peligro. La segunda establece que después de un abordaje los capitanes involucrados deben prestarse mutua asistencia a efectos de paliar los efectos que pueda haber tenido la colisión.

Sin que exista por parte del barco auxiliador obligación, es decir que no hay vidas en juego, puede darse la circunstancia de que aquél intervenga voluntariamente, lo que tendrá como consecuencia, ahora sí, la aparición del derecho a obtener remuneración. Para que surja este derecho existen unas condiciones que debe cumplir la intervención:

- Debe haber un peligro, ya que de otra manera no existe ni salvamento ni asistencia. No es necesario que el peligro sea inminente, pero si ha de ser posible, real e idóneo para que produzca daños a los bienes expuestos a él, sin que sea los que de forma normal amenazan a la aventura marítima. Es cierto que también estamos ante un salvamento cuando, una vez el barco se ha hundido, se contrata una empresa para reflotarlo,

# Derechos y obligaciones de los implicados y remolque



es decir, que el peligro es inexistente o ya ocurrió, pero en este caso para fijar la remuneración debemos atenernos a lo firmado en el contrato de salvamento.

● La intervención ha de ser voluntaria, que no exista una relación contractual previa entre auxiliado y auxiliador.

● Debe haber un resultado útil. Lo salvado tendrá un valor económico.

● El capitán del buque auxiliado estará de acuerdo en recibir el auxilio, en caso contrario nos estará vetado intervenir.

## ¿Cuánto vale?

La fijación de la remuneración, independientemente de que la acción se califique de salvamento o asistencia, estará en función del esfuerzo realizado por los salvadores y nunca podrá superar el costo de lo salvado. Se determinará de mutuo acuerdo y si no se alcanza podrá someterse al Tribunal Marítimo Central. Este es un tribunal administrativo adscrito al Ministerio de Defensa, integrado por juristas y marinos que se les supone competencia para fijar la remuneración adecuada, para cuya fijación tendrá en

cuenta los siguientes criterios:

- 1) resultado obtenido
- 2) esfuerzo y mérito de quienes presten auxilio
- 3) peligro corrido por los auxiliadores
- 4) tiempo empleado
- 5) gastos y daños en que haya incurrido el auxiliador

En caso de que las partes no estén de acuerdo podrán recurrir la decisión ante la justicia ordinaria, si bien debemos tener en cuenta que las instancias judiciales, dado el perfil de los integrantes del Tribunal Marítimo Central, tienden a tomar sus decisiones por buenas, no habiendo lugar a recurso. Podría darse el caso de que el pacto entre las partes se alcance en el momento del salvamento y que el buque auxiliador, abusando de la situación de necesidad, solicite un precio desproporcionado. El barco auxiliado podrá entonces impugnar este pacto y recurrir al tribunal para que fije el "precio justo" Fijada la remuneración, y descontados los gastos y perjuicios que haya generado el salvamento, se repatría el resto a razón de un tercio para el armador y el resto para la tripulación.

## GLOSARIO

### ► SALVAMIENTO

Se produce un salvamento cuando se ayuda a un buque en situación de peligro. El peligro es un presupuesto esencial aunque no es necesario que sea inminente, sino que sea efectivo y previsible.

### ► ASISTENCIA

En la asistencia el buque auxiliado está en peligro y necesita nada más que la colaboración del auxiliador para superar la situación.

### ► REMOLQUE

Tiene como objeto el desplazamiento de la embarcación mediante tracción ejercida por otro. No existe peligro.

### ► SALVAMIENTO OBLIGATORIO

El salvamento de personas que se encuentren en peligro en la mar es obligatorio por imposición legal. Se prevén cuantiosas multas y suspensión del título por omisión de esta obligación, pudiendo llegar, en los casos más graves, a ser sancionable penalmente.

### ► REMUNERACIÓN

Salvo en los casos de salvamento obligatorio, que es totalmente gratuito, las demás intervenciones tienen consecuencia la obtención por parte del buque auxiliador de derecho a recibir un compensación.

### ► DERECHOS DE LA TRIPULACIÓN

En el auxilio espontáneo, es decir sin la existencia de un contrato previo, la tripulación tendrá derecho a recibir una parte de lo obtenido por la acción, descontados los gastos.

### ► SASEMAR

La intervención de SASEMAR en el salvamento de bienes materiales no es gratuita, siendo el régimen aplicable a la determinación de la remuneración el general. En el caso de que se solicite un remolque existen unas tarifas vigentes que serán de aplicación.



**Remolcados**

Teóricamente no es difícil diferenciar esta acción del salvamento o auxilio, ya que no presupone la situación de un buque en estado de peligro. Simplemente se trata del desplazamiento de un buque que no corra peligro mediante tracción ejercida por otro. Para ser calificada de una acción u otra hay que determinar si en el momento de comenzar el remolque había una situación de peligro, aunque esto seguramente entrará en término de debate ya que, dada la mayor remuneración del salvamento, el buque auxiliador siempre tenderá a calificarlo de esta manera, mientras que el auxiliado pretenderá demostrar que se trata de un remolque. El remolque tendrá derecho a una indemnización de los gastos, daños y perjuicios sufridos como consecuencia del mismo y al abono de un precio justo por el servicio prestado. Cabe la excepción cuando se trate de remolque para entrar a puerto, en que se debe aplicar, en el caso de que exista, la tarifa establecida. Esta circunstancia se da en puertos comerciales en los que existen empresas que se dedican a esta labor. En lo que respecta a los puertos deportivos, en algunos ya existen tarifas aplicables para el remolque de embarcaciones de socios que requieren auxilio y remolque. Salvo en este caso, la cuantía se fijará de mutuo acuerdo entre las partes, si no hay quorum, intervendrá el Tribunal Marítimo Central. La tarifa se establecerá según la entidad de trabajo que exija el remolque y a la distancia navegada. El precio del remolque se repartirá a razón de dos tercios para el armador, correspondiéndole el resto a la tripulación, excepto cuando se trate de un buque profesional del remolque en que el premio corresponderá íntegro al armador.

**Sasemar y la asistencia**

Por la Ley de Puertos y Marina Mercante de 1992 se creó la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, conocida con la sigla SASEMAR, teniendo como objeto la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo así como control y ayuda al tráfico marítimo, prevención y lucha contra la contaminación del medio marino y remolque de embarcaciones. Dentro de estos servicios se considera que el salvamento de la vida humana en el mar y la lucha contra la contaminación constituyen servicios públicos que se prestan sin contraprestación, teniendo consideración de servicios remunerados los otros, en concreto el salvamento y el remolque de bienes económicos. Con respecto al salvamento, la remuneración a SASEMAR se fija a través del procedimiento fijado por la Ley 60/1992, de salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas, es decir, el mismo que se aplica entre particulares, mutuo acuerdo o acudiendo Tribunal Marítimo Central. En lo que respecta a las operaciones de remolque existen unas tarifas aprobadas por el Ministerio de Fomento en las que se valora la eslo-



**Tarifas**

**Este es un cuadro de las tarifas que se aplican a actividades de remolque, transporte de personas y utilización de medios materiales y, en general, cualquier asistencia en el mar que no constituya prestación de servicio público de salvamento**

Por unidades marítimas			
Eslora (m)	Tarifa a aplicar (€/h)	Eslora máxima (m)	Tarifa eslora máxima (€/h)
Menor de 5	-	-	39,07 €
Entre 5 y 20	7,81 (€/h) x eslora total de la embarcación	20	156,26 €
Entre 20 y 40	156,26 (€/h) + [(eslora de la embarcación asistida - 20) x 6,61 €]	40	288,49 €
<b>Aeronaves</b>			
Hora de utilización de helicóptero			1.803,04 €

**Para las embarcaciones de recreo se entenderá por eslora el 96% de la eslora total.**

**Nota:** Debemos tener en cuenta que cuando la asistencia requiera unos trabajos que por cuya entidad SASEMAR pueda calificar de salvamento o asistencia, no remolque, las tarifas expuestas no serían de aplicación. Siempre cabrá la posibilidad de discutirlo ante el Tribunal Marítimo Central o Tribunales de lo Contencioso Administrativo.

ra de la embarcación remolcada y la duración del servicio.

En previsión de los gastos que nos puede ocasionar un suceso de esta naturaleza es aconsejable contratar un seguro que nos cubra este riesgo. Cuando tenemos una póliza de daños propios, debe considerarse que se encuentra incluida la cobertura en el caso de un salvamento. En este tipo de pólizas se incluye siempre una cláusula que obliga al asegurado a intentar aminorar los daños que se produzcan debido a un siniestro. Por lo tanto, ante una situación de peligro en la que consideremos que necesitamos ayuda externa habrá que pedir auxilio, ya que de otra

manera los perjuicios podrán ser aún peores. Teniendo en consideración que el precio máximo a cobrar por el salvamento será el valor de lo salvado, éste nunca podrá superar el valor máximo asegurado, que en el mejor de los casos será el valor del bien, por lo tanto, la compañía siempre preferirá pagar los gastos de salvamento que correr el riesgo de que el asegurado no actúe para evitar la pérdida de la embarcación. Es aconsejable un seguro de asistencia en la mar, ya que por una módica suma nos cubre los gastos de un remolque, aunque excluye la cobertura de los gastos que surjan de una operación de salvamento. ■