

EL SALVAMENTO EN LA NUEVA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

La reciente Ley de Navegación Marítima de fecha 24/07/14 publicada en el BOE de 25/7/14 pretende llevar a cabo una amplia y profunda reforma del Derecho marítimo español, intentando abarcar todos los aspectos en la regulación de la materia de la navegación marítima y tratando de uniformar la muy diversa normativa nacional e internacional de aplicación.

Entre otras figuras, contiene el régimen jurídico del Salvamento Marítimo de Buques, que remite al Convenio Internacional de Londres de 28/4/89, cuyas normas viene a completar y se regirá por esta normativa internacional y por la nueva Ley de Navegación Marítima.

La jurisdicción civil conocerá de las correspondientes reclamaciones, salvo que las partes acuerden a someterse a un sistema de arbitraje marítimo administrativo ante órganos específicos de la Armada o cuando la intervención de tales órganos se haga necesario por tratarse de salvamento de bienes abandonados en la mar o bienes de propiedad desconocida.

I.- ASPECTOS IMPORTANTES A CONSIDERAR:

1.- Se considera **salvamento** todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables.

También se considera salvamento a los efectos de esta ley el hallazgo y la recuperación inmediata de bienes abandonados en las aguas o sus costas, salvo que sean producto del mismo mar o de las aguas navegables.

Las normas sobre salvamento serán también aplicables al prestado a los buques/embarcaciones de Estado cuyos buques pueden prestar salvamento a otros buques y también pueden ser objeto de operaciones de salvamento.

2.- No se considera salvamento:

- La asistencia prestada a bienes fijados de manera permanente e intencional a la costa.
- La operación que tenga por objeto el patrimonio cultural subacuático, que se regular.

3.- Existe la posibilidad de convenio entre el capitán y el armador sobre el salvamento que se acomodan a la intervención de la Administración Marítima en las operaciones de salvamento al objeto de asegurar la protección del medio ambiente. El capitán y el armador están facultados para celebrar contrato de salvamento en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo.

Las partes interesadas podrán contratar libremente las condiciones del salvamento, sin más límite que su obligación de actuar con la diligencia necesaria para evitar o reducir al máximo los daños al medio ambiente.

El armador salvador y la dotación del buque podrán pactar la forma del reparto del premio entre ambas partes de forma distinta a la establecida en esta Ley.

Se podrán convenir fórmulas de reparto de premios/compensaciones en un contrato de prestación de servicios cuando la Administración Marítima realice actividades de salvamento no directamente sino a través de entidades privadas o públicas distintas de aquella.

4.- Las *Autoridades Públicas* pueden ordenar o supervisar un salvamento.

Lo propio es que sea la Administración Marítima la Admón. Pública promotora del salvamento, que en todo caso estará siempre facultada para intervenir en tales operaciones realizadas en los espacios marítimos españoles a fin de salvaguardar la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y el medio ambiente marino; a cuyo efecto podrá dirigir dichas operaciones o impartir instrucciones que serán de obligado cumplimiento por el capitán, el armador o su representante, el cargador y el salvador.

5.- *Premios* a favor de los salvadores.

Es la compensación económica a percibir por las operaciones de salvamento con un resultado útil, incluso si los buques salvador y salvado pertenecen al mismo propietario.

En el caso de bienes salvados que no se encontraran a bordo será deudor del premio el titular de esos bienes.

El salvador tendrá derecho al premio y al resarcimiento de daños, gastos o perjuicios que haya tenido en las referidas operaciones.

El premio se repartirá entre el buque salvador y su dotación en la proporción de 1/3 y 2/3 respectivamente, salvo pacto en contrario.

Dicha regla no se aplicará a los buques remolcadores ni a los buques armados y equipados para el salvamento en los que los derechos de la dotación se regularán por lo establecido en sus contratos de embarque o en el convenio colectivo laboral que le sea aplicable.

Respecto a los buques extranjeros habrá que estarse a la ley de su pabellón y en otro caso se le aplicarán las anteriores reglas de distribución.

Cuando la Administración Marítima realice directamente operaciones de salvamento con sus propios medios, el premio o compensación correspondiente se ingresará en el Tesoro Público.

En el caso de salvamento prestado a buques de Estado, el premio deberá solicitarse mediante el correspondiente procedimiento administrativo sin posibilidad de retención o embargo del buque o bienes salvados.

Si el salvamento ha sido prestado por buques de Estado el premio recibido se pondrá a disposición del organismo de quién dependan.

Las autoridades públicas que ordenen o supervisen un salvamento o sus funcionarios no tendrán derecho a premio, pero sí tendrán derecho los salvadores distintos de la Administración Pública que efectúen las operaciones ordenadas o supervisadas por aquellas.

No se tendrá derecho a premio por servicios prestados cuando exista la prohibición expresa y razonable del Armador o del capitán del buque asistido o del propietario de los bienes en peligro.

No prevé esta Ley el supuesto de operaciones de salvamento que hayan de hacerse necesariamente por motivo de seguridad de las personas, seguridad de la navegación, protección o reparación de bienes públicos o protección del medio ambiente.

En estas situaciones podrá considerarse que la consideración de la negativa del armador o propietario no sería razonable por lo que el salvador tendría derecho a premio.

6.- Derecho de **retención** (Novedad importante de esta Ley)

El salvador tendrá derecho a retener bajo su control el buque y otros bienes salvados (en el puerto o lugar a que se hayan conducido tras la terminación del salvamento) mientras no se constituya a su favor garantía suficiente por el importe del premio que se reclama.

No se contempla en la Ley que la retención debe terminar en caso de cobro del premio sin constitución de garantía ni en el supuesto de discrepancia entre salvador y salvado respecto del importe del premio o sus condiciones de pago.

7.- Bienes salvados de **propiedad desconocida**.

Los salvadores de bienes de propiedad desconocida están obligados a comunicarlo a la Armada en el primer puerto de escala.

Se incoará un expediente para la averiguación de los legítimos propietarios, pudiendo mientras tanto retener el salvador los bienes salvados adoptando las medidas necesarias para su adecuada conservación.

Localizado el propietario, le corresponde al salvador el derecho a resarcirse de los gastos sufridos y el derecho del premio de salvamento.

En caso de no ser localizado el propietario se establecen unas reglas específicas sobre el destino de los bienes.

8.- Órganos competentes para la determinación de los premios por salvamento.

Los órganos de la Armada que conocerán en el futuro las acciones relativas a los premios por salvamento son el Consejo de Arbitraje Marítimo y los Auditores de Arbitraje Marítimo, cuya composición, régimen jurídico, ámbito territorial y demás extremos necesarios para su funcionamiento se establecerán reglamentariamente.

Se prevé que los interesados en estos procedimientos podrán optar por acudir a los citados órganos de la Armada o a la jurisdicción civil ordinaria y a falta de acuerdo entre los interesados prevalecerá la jurisdicción, cuyo procedimiento será el juicio declarativo ordinario o el juicio verbal de la LEC, según corresponda por razón de la cuantía reclamada.

Se entiende que los Juzgados competentes serán los Juzgados de lo Mercantil, que les corresponde por razón de la materia.

En el plazo de 18 meses el Gobierno procederá a modificar el título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre régimen de auxilios y salvamentos y remodelará la actual estructura del Tribunal Marítimo Central y de los Juzgados Marítimos Permanentes

adscribiéndolos orgánica y funcionalmente a la Administración Marítima.

Hasta ahora están adscritos a la Armada (Ministerio de Defensa).

II.- CONCLUSIONES:

- 1.- La nueva regulación mejora sustancialmente la materia del Salvamento marítimo, ya que actualiza la vigente normativa y la amplía en muchas cuestiones ahora carentes de regulación.
- 2.- La nueva regulación es bastante completa sobre el premio por salvamento que es una figura fundamental en esta materia.
- 3.- Se contemplan determinados aspectos contractuales entre los interesados (capitán, armador salvado, propietario de bienes salvados, buque salvador, dotación del buque salvador, Administración marítima y resto de Autoridades Públicas), que agilizarán las cuestiones del importe del premio así como su distribución, por lo que se prevé que podrán evitarse muchos conflictos procesales.
- 4.- Habrá que concretar lo antes posible la constitución y funcionamiento de los futuros Consejo de Arbitraje Marítimo y los Auditores de arbitrajes marítimos, así como la remodelación del Tribunal Marítimo Central y de los Juzgados Marítimos Permanentes actualmente existentes.