



COMITE MARITIME INTERNATIONAL AMBERES BELGICA
ASOCIACION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO

Buenos Aires, 7 de agosto de 2018

Señor
Director General de Consejería Legal
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
Ministro Mario Javier Oyarzabal
S / D

Asunto: Convención Internacional sobre Salvamento (Londres, 1989)

Señor Director,

La Asociación Argentina de Derecho Marítimo (rama nacional del Comité Marítimo Internacional) vuelve sobre la nota del 28 de diciembre de 2006 en la que mantuvo la recomendación que la República adhiera a la Convención Internacional sobre Salvamento (Londres, 1989).

Tal recomendación fue consensuada por los profesores de derecho de la navegación, abogados vinculados con los diversos intereses de la actividad, liquidadores de seguros y de averías gruesas, integrantes de empresas de salvamento y otros interesados, que participaron de las Jornadas sobre Asistencia y Salvamento convocadas por la Asociación, que se llevaron a cabo los días 5 y 6 de septiembre de 2006 en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires.

Como resultado de tales Jornadas la Asociación mantiene su sugerencia de adhesión a la Convención Internacional sobre Salvamento celebrada en Londres el 28 de abril de 1989, ya que la mayoría de las soluciones que resultan de la Convención son coincidentes con las de la Ley de la Navegación argentina, en tanto que las que difieren constituyen un apreciable progreso legislativo.

La Convención de Londres de 1989 (conocida como *Salvage Convention*) sigue los lineamientos básicos tradicionales en materia de remuneración del salvamento, centrandose en el resultado útil el derecho del asistente o salvador a percibir una remuneración.

Esta Convención se hace cargo de que la exigencia de resultado útil desalienta las operaciones de salvamento cuando se prevé que no se logrará salvar el buque ni la carga, o que el costo del salvamento superaría el valor de los bienes salvados. Si el buque lleva a su bordo a sustancias dañinas para el ambiente, la exigencia de resultado útil ocasiona un riesgo ambiental que puede ser significativo.

Para alentar las operaciones que permitan evitar o minimizar el daño ambiental, el art. 14 de la Convención establece una compensación especial consistente en el reembolso de los gastos del salvador y, en caso de que las operaciones logren evitar daños al ambiente o reducirlos al mínimo, esa compensación especial podrá incrementarse hasta un 100% de los gastos.

Son parte de esta Convención 69 Estados con el 52,33 % de la flota mercante mundial, entre los que se incluyen Estados de larga tradición naviera, Estados con flotas modestas y Estados otorgantes de las llamadas banderas de conveniencia

La Convención es compatible con el régimen legal argentino. El requisito del resultado útil se encuentra tanto en la Ley de la Navegación, como en la Convención de Bruselas de 1910 sobre salvamento, de la que la República Argentina es parte, y la preservación del ambiente es tutelada por el art. 41 de la Constitución Nacional. Además, la Convención no afecta las facultades que la legislación nacional asigna de la Prefectura Naval Argentina (art. 9 de la Convención).

Adoptar esta Convención es claramente beneficioso para la protección del ambiente marino y de las costas, y no implica costos adicionales para nuestra escasa flota mercante, ya que tanto el salario de salvamento como la compensación especial están cubiertos por las pólizas habituales que actualmente toman los navieros.

Quedamos a la disposición del señor Director de la Consejería Legal y lo saludamos muy atentamente,

Adjto.: copia de la nota del 28-12-2006.-

Diego E. Chami
Secretario

Alberto C. Cappagli
Presidente