

# THE “NAGASAKI SPIRIT”

REVISTA DE ESTUDIOS MARÍTIMOS  
Asociación Argentina de Derecho Marítimo  
Numero Aniversario, Año XLIII, Octubre 2021, Nº 60

Dra. Florencia Sciarra  
Marguery

## **REVISTA DE ESTUDIOS MARÍTIMOS**

**Asociación Argentina de Derecho Marítimo**

**Numero Aniversario, Año XLIII, Octubre 2021, Nº 60**

**SEMCO SALVAGE & MARINE PTE LTD v. LANCER NAVIGATION CO LTD**

**LANCER NAVIGATION CO LTD v. SEMCO SALVAGE MARINE PTE LTD**

**(THE “NAGASAKI SPIRIT”).**

Buenos días para todos.

En primer lugar, quiero agradecer a la Asociación Argentina de Derecho Marítimo y a la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo por permitirme estar acá exponiendo frente a todos ustedes. Confieso que cuando me invitaron a participar, acababa de ser mamá por primera vez y dije que solo aceptaba la propuesta si me permitían dar exactamente la misma charla que había dado en las Jornadas Uruguayas del año pasado porque no tenía tiempo de prepararla. Me dijeron que sí, y acepté.

Pero luego, cuando comencé a preparar la exposición, entendí que repetir exactamente la misma charla, con el mismo power point, iba a ser muy aburrido, especialmente para mis colegas uruguayos que ya la habían escuchado. Era bastante más enriquecedor buscar otro punto de vista desde donde analizar la Convención. Y decidí buscar un caso práctico.

No pude traerles una sentencia de nuestros tribunales, porque la Convención entró en vigencia el año pasado y desde ese entonces no hemos tenido en nuestro país ningún siniestro de tal gravedad. Por lo que opté por buscar una sentencia extranjera. Mi interés principal era conseguir una sentencia que incluyera un análisis del art. 14, dado que el mismo fue la gran novedad que trajo esta Convención.

Y así, encontré el famoso y tan conocido por todos, caso del “Nagasaki Spirit”. Supongo la mayoría de ustedes lo conocen, ya que además de haber sido un siniestro muy grave, sus repercusiones en el sector marítimo fueron muy grandes. De todos modos, a modo de refrescar la memoria de todos, voy a hacer un resumen de los hechos.

### **HECHOS**

El 19 de Setiembre de 1992 a las 23.20 hrs el petrolero Nagasaki Spirit colisionó contra el buque portacontenedores Ocean Blessing en el norte del estrecho de Malacca.

12.000 T de petróleo crudo se prendieron fuego en el mar. Ambas embarcaciones se incendiaron. Toda la tripulación del Ocean Blessing perdió la vida y solo dos personas del Nagasaki Spirit sobrevivieron.

El 20 de setiembre la empresa de salvamento SEMCO SALVAGE acordó salvar el Nagasaki Spirit mediante una LOF 90.

En ese momento la Convención todavía no había entrado en vigor, pero de todas formas la misma ya existía en su redacción, por lo que la LOF 90 tenía incorporado el texto de los artículos 13 y 14<sup>1</sup>.

El 26 de Setiembre a las 12 hrs, SEMCO SALVAGE logró extinguir el fuego del Nagasaki Spirit y a las 17 hrs lo remolcaron fuera de la zona.

El 3 de octubre el Nagasaki Spirit fue anclado en Belawan, Indonesia, permaneciendo allí hasta el 24 de octubre.

El 22 de octubre la restante carga fue trasbordada al Pacific Diamond y el Nagasaki Spirit volvió a sus propietarios.

Apagar el fuego les llevó los primeros siete días, pero el salvamento en total duró ochenta y cuatro días.

La LOF establecía que el reclamo por salvamento debería dirimirse en arbitraje. Por lo tanto, se designó un Tribunal Arbitral para resolver el asunto.

El punto principal que se analiza en este arbitraje (entre otros secundarios) es el siguiente:

¿La compensación especial incluye una ganancia o la Convención busca que el armador solamente recupere los gastos que tuvo en la operación de salvamento?

A continuación pasaré a detallar lo resuelto por cada uno de los tribunales, a efectos de hacer un análisis sobre sus conclusiones. La respuesta está dentro del análisis de los artículos 13 y 14 de la Convención<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> La Convención entró en vigor en Inglaterra en 1995 incorporándose al Merchant Shipping (Salvage and Pollution) Act 1994. De esta forma quedaba incluida dentro de la legislación interna inglesa.

<sup>2</sup> ARTÍCULO 13: Criterios para determinar la recompensa

La recompensa se determinará con miras a alentar las operaciones de salvamento, teniendo en cuenta los siguientes criterios sin atender al orden en que aparecen enumerados:

- a) el valor del buque y otros bienes salvados;
- b) la pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente;
- c) la medida del éxito logrado por el salvador;
- d) la naturaleza y el grado del peligro;
- e) la pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para salvar el buque, otros bienes o vidas humanas;
- f) el tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores;
- g) el riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido los salvadores o su equipo;
- h) la prontitud con que se hayan prestado los servicios;
- i) la disponibilidad y la utilización de buques o de otro equipo destinados a operaciones de salvamento;
- j) el grado de preparación y la eficacia del equipo del salvador, así como el valor del mismo.

El Tribunal Arbitral de Primera instancia, en manos de Mr. R. F. Stone, resolvió:

Otorgar una compensación especial de \$ 7.658.117. Asimismo, consideró justo un incremento de la compensación especial en un 65 %, el que eleva la compensación especial a \$ 12.635.893.

Por otra parte, fijó el salvamento en \$ 9.500.000, por lo que el premio final sería de un total de \$ 3.135.893.

El Tribunal, en la sentencia, hace hincapié en la necesidad de fomentar el salvamento. Explica que un Salvador profesional que hizo lo mejor que pudo, pero falló en cuanto a evitar daños al medio ambiente, no se va a ver motivado a intentarlo de nuevo o a mantenerse en el negocio si solo cobra sus gastos. Concluye que debería cobrar una cantidad que contribuya a una inversión futura.

- 
- 2) El pago de una recompensa determinada con arreglo al párrafo I se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores. No obstante, un Estado Parte podrá estipular en sus leyes nacionales que el pago de una recompensa ha de ser efectuado por uno de esos intereses, a reserva del derecho de ese interés a repetir contra los otros intereses por sus respectivas partes. Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio del derecho a oponer excepciones.
  - 3) La recompensa, excluidos los intereses y las costas judiciales exigibles en virtud del fallo, no excederá del valor del buque y demás bienes salvados.

#### Artículo 14: Compensación especial

- 1) Cuando el salvador haya efectuado operaciones de salvamento en relación con un buque que directamente o por la naturaleza de su carga constituía una amenaza de daños al medio ambiente y no haya logrado obtener, en virtud de lo dispuesto en el artículo 13, una recompensa al menos equivalente a la compensación especial calculable de conformidad con el presente artículo, tendrá derecho a recibir del propietario de ese buque una compensación especial que sea equivalente a sus gastos, tal como estos se definen en el presente artículo.
- 2) Cuando, en las circunstancias indicadas en el párrafo 1, el salvador haya logrado mediante sus operaciones de salvamento evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, la compensación especial pagadera por el propietario al salvador en virtud del párrafo 1 podrá incrementarse hasta un máximo del 30% de los gastos efectuados por el salvador. No obstante, el tribunal, si lo considera equitativo y justo y teniendo presente los criterios pertinentes establecidos en el párrafo 1 del artículo 13, podrá aumentar aún más esa compensación especial, sin que en ningún caso el aumento total sea superior al 100% de los gastos efectuados por el salvador.
- 3) A efecto de lo dispuesto en los párrafos 1 y 2, por gastos del salvador se entenderá los gastos personales que razonablemente haya tenido el salvador en la operación de salvamento y una cantidad equitativa correspondiente al equipo y al personal que efectiva y razonablemente se hayan empleado en la operación de salvamento, tomando en consideración los criterios establecidos en el artículo 13, párrafo 1 h), i) y j). definen en el presente artículo.

Opina que sería de gran ayuda saber los precios de mercado, aunque de todas formas una cantidad equivalente no es un cálculo matemático exacto.

El segundo en analizar el caso fue Mr. J.F. Willmer por el Tribunal de Apelaciones.

La recompensa por salvamento se establece en \$ 10.750.000, mientras que la compensación especial en \$ 5.216.404,20. Considera un incremento justo un 65 %, que elevaría la suma a un total de \$ 8.607.066,90.

Teniendo en cuenta estos números, no correspondería el cobro de compensación especial.

En cuanto a la forma en como esta definido el concepto de “gastos” en la Convención, establece el magistrado que por más de que sea amplia, no deja de ser una definición de “gastos”, que no incluyen ganancia. La posibilidad de cobrar una compensación especial es un “safety net”, un incentivo adicional. Pero solo corresponde cuando es mayor a cualquier recompensa por salvamento.

Ambos árbitros consideran que el periodo a calcular la compensación especial es de todo el periodo de salvamento.

Ambas partes apelaron la sentencia en base al Arbitration Act 1979

Los temas principales a discutir en las correspondientes apelaciones fueron los siguientes:

¿Qué significa “cantidad equitativa” (art. 14.3)? ¿En lo correspondiente a que período el salvador podía reclamar una compensación especial?

### TRIBUNAL SUPREMO – SALA DEL TRIBUNAL DE LA REINA

La sentencia del Tribunal Supremo dictada por Mr. Justice CLARKE, explica que a pesar de que el significado ordinario de la expresión “cantidad equitativa” importe la idea de remuneración (el cual usualmente incluye una ganancia), si se construyen las palabras en el contexto de la Convención, ésta distingue entre remuneración y recompensa por un lado y compensación y gastos por el otro. Considera entonces que ser remunerado o recompensado es recibir ganancia, y ser compensado es recibir una restitución de gastos.

Expresa que, si la idea hubiese sido que la compensación especial incluya un elemento de “ganancia”, tendrían que haberlo dejado claramente establecido en el art. 14.1. Entiende que cuando se cumple con lo que establece el art. 14.1, se recuperan solo gastos. Si se cumple con lo que establece el art. 14.2, se recuperan gastos y ganancia.

La expresa referencia a los numerales (h), (i) y (j) en el art. 14.3 fue a efectos de asegurarse que una proporción justa del costo de mantenimiento de los buques prontos para utilizar sea tenida en cuenta. La idea no era convertir el significado de “gastos” en algo que sobrepase lo que son simplemente gastos. Si esta hubiese sido la idea, se hubiese dicho de forma expresa.

No comparte las conclusiones del árbitro de segunda instancia, que compara el monto por compensación especial con la recompensa por salvamento y por ende eleva esta última. Dice que estos dos no se deben comparar y el cálculo tanto de uno como otro debe mantenerse separado.

Según su opinión una “cantidad equitativa” de gastos que incluye ganancia no es compatible con la expresión “gastos que hayan sido efectiva y razonablemente” empleados para una operación de salvamento, como dice la Convención. Si habla de gastos que “razonablemente” se hayan empleado, es evidente que está hablando solo de gastos y no refiere a sumarle una ganancia.

En lo que respecta al período a calcular la compensación especial, considera que deben calcularse los gastos correspondientes a toda la operación de salvamento. En ningún lugar de la redacción del art. 14 surge que esos gastos deban limitarse a una determinada parte del salvamento.

Sobre esta sentencia, hubo apelaciones de todos:

SEMCO SALVAGE apelo la decisión de CLARKE en cuanto a la forma en como interpretó la definición de “cantidad equitativa”, considerando que debería incluir la ganancia.

Por otro lado, los propietarios del buque apelaron la decisión de JUSTICE CLARK en cuanto a que considero que para calcular el monto de la compensación especial debería tenerse en cuenta toda la operación de salvamento, ya que consideraban que el período a tener en cuenta era solo aquel en donde había habido una amenaza de daño al medio ambiente.

La teoría de que la Convención fue hecha a efectos de garantizar al salvador por un salvamento antieconómico fue rechazada; lo máximo que deberían cobrar serían los gastos razonables.

## CORTE DE APELACIONES

Finalmente, tenemos las conclusiones a la que arriba Lord Justice STAUGHTON en la Corte de Apelaciones:

¿Cuál es el significado de “cantidad equitativa” (o “fair rate”)?

El magistrado hace un análisis de los antecedentes de redacción de la Convención.

Refiere a una reunión del Comité Marítimo Internacional en Montreal en 1981 donde se aprobó un borrador del Convenio. Dicho borrador fue remitido a la OMI en una conferencia diplomática en Abril de 1989 acompañada de un reporte realizado por el abogado danés, Bent Nielsen.

Explica STAUGHTON que al final no hay indicaciones claras de cómo fue interpretado el concepto de "cantidad equitativa" y si incluye ganancia o no, pero hay indicios de que el art. 14.3 refiere a "gastos" y que el 14.2 a "remuneración o recompensa". O sea que el art. 14.2 sí incluye una "ganancia".

Entonces, el cálculo de gastos como lo define el art. 14.3, no incluye ganancia. Se calculan solo los gastos, ya que el elemento de ganancia se daría solamente en caso de que se dé la opción del 14.2.

De todos modos, dice en su sentencia que no está del todo claro y que le da la impresión que los redactores dejaron en el 14.3 una puerta abierta para que sea interpretado y por ende resuelto por los Jueces al momento de fallar. Porque fue un tema muy debatido, teniendo en cuenta que la negociación fue entre los salvadores y P&I Clubs. Es probable que haya elementos para interpretarlo de una u otra manera.

En lo que respecta al art 14.3 considera que "gastos personales" refiere a dinero efectivamente gastado. Y en cuanto a "cantidad equitativa correspondiente al equipo y al personal", no se refiere a dinero efectivamente gastado porque la palabra "y" claramente lo distingue como otra cosa.

Cuando habla entonces de "cantidad equitativa", la duda está en si es una cantidad equitativa de gastos o una cantidad equitativa de remuneración. La palabra "compensación" parecería indicar un reintegro de dinero. Pero en el momento en que el art. 14.2 habla de un incremento del 30 % y hasta un 100 %, esto indica que hay una "recompensa".

Concluye entonces, que es a una cantidad equitativa de gastos, en la que hay que tener en cuenta, al momento de calcularlos, los costos por el equipamiento que el salvador haya tenido por determinado tiempo, el costo de personal, entre otros. Todos estos cálculos no son simples y en muchas ocasiones requerirán la participación de un contador.

Una de las cosas que deben tenerse en cuenta para el cálculo son los literales (h), (i) y (j) del art. 13.1, a decir: la prontitud con que se hayan prestado los servicios, la disponibilidad y utilización de buques o de otro equipo destinados a operaciones de salvamento y el grado de preparación y eficacia del equipo del salvador, así como el valor del mismo.

El cálculo entonces debe incluir la capacidad que tiene el salvador para brindar una respuesta inmediata y la eficacia de la misma. Es importante hacer el cálculo teniendo en cuenta como el salvador estaba preparado para responder.

A los efectos del cálculo del art. 14.3 no se deben tener en cuentas los literales (a) a (g) del art. 13.1 . Y esto significa que no es una recompensa por salvamento.

Una “cantidad equitativa” significa una cantidad de gastos, que comprenden los costos indirectos y gastos fijos, además de tomar en cuenta los costos adicionales de tener recursos disponibles para actuar de forma inmediata. Remuneración o ganancia se encuentra comprendida en el art. 14.2. Pero en cuanto a un análisis más profundo caso a caso, lo que implica “cantidad equitativa” es algo que deberán resolver los tribunales. El resultado no es matemática exacta.

Termina concluyendo que el cálculo, así como esta hecho, no lleva al cobro de compensación especial alguna. Por lo tanto en este punto, la apelación de SEMCO SALVAGE no procede.

“The period point”:

Este punto no era necesario resolverlo, ya que fue traído a apelación por los armadores y estos ya ganaron en cuanto a la recompensa por salvamento. Pero de todas formas dice el Juez que es importante analizarlo y resolverlo, por el bien de la industria. Por eso aclara que no va a ser precedente obligatorio para otras Cortes.

La discusión se centra en si los costos a que refiere el art. 14.3 son aquellos correspondientes al período en que duro el salvamento o solo los costos que se generaron mientras duró la amenaza de daños al medio ambiente. En el caso que nos ocupa, la amenaza de daños al medio ambiente comenzó luego de que se inicien las tareas de salvamento y asimismo culminó un tiempo antes de que finalicen las mismas.

Explica que todos los jueces anteriores concluyeron que los costos deberían contabilizarse durante todo el período que duren las tareas de salvamento; el único que expreso lo contrario fue JUSTICE CLARKE que dijo que los costos no comienzan a contabilizarse hasta que no comience la amenaza de daños al medio ambiente. STAUGHTON comparte la visión de JUSTICE CLARKE.

El art. 14.1 comienza diciendo: *“Cuando el salvador haya efectuado operaciones de salvamento en relación con un buque que directamente o por la naturaleza de su carga constituía una amenaza de daños al medio ambiente...”*. La amenaza de daños al medio ambiente es una condición necesaria. La posibilidad de cobrar una compensación especial puede inducir a que el salvador se lance a una operación donde por lo menos tiene la posibilidad de recuperar los gastos. Esta posibilidad no existe si no hay amenaza de daños al medio ambiente. Por lo que considera que se comienza a computar cuando comienza la amenaza de daños al medio ambiente.

Esto en cuanto al comienzo del cómputo de los gastos.

¿Y en cuanto al cese?

Más allá de que encuentra argumentos a favor y en contra, se remite a lo que establece el texto del art. 14.3 cuando dice “al equipo y al personal que efectiva y razonablemente



se hayan empleado en la **operación de salvamento**". Cuando habla de la "operación de salvamento", se entiende que quiso decir toda la operación de salvamento, desde que comienza hasta que termina.

Por lo que concluye que deberían calcularse los gastos de toda la operación de salvamento, desde que comienza hasta que termina.

Lord Justice EVANS no comparte lo expresado por su colega. Hace una apreciación en lo que respecta a los gastos del salvador. Comienza diciendo que el salvador que ha contratado los servicios o comprado de otra empresa equipo y contratado personal, el precio al cual lo compro seguramente incluya una ganancia comercial del proveedor.

Se ha dicho que cualquier pérdida de ganancias por el buque salvador debería ser tenida en cuenta cuando se calcula el premio por salvamento, además de los "out of pocket expenses" ("gastos personales"). Considera poco realista descartar cualquier pérdida de ganancia que hayan sufrido los contratantes, al momento de considerar cual fue el gasto de proveer el servicio. Por sobre los costos directos, el salvador sufre la pérdida de ganancia como un "disbenefit", que según entiende, es el término económico que se utiliza a una pérdida que podría ser incluida en un costo genérico.

En lo que respecta a la "cantidad equitativa" ("fair rate") analiza el significado de la palabra en inglés "fair" (traducción literal: justo). Concluye que lo que hay que mirar es el valor comercial de esos servicios, un valor que sea "fair" o justo para ambas partes. Dice que esto se refleja claramente en la inclusión en el cálculo de los literales (h), (i) y (j) del art. 13.1. Estos tres literales son relevantes al momento de calcular el valor comercial de los servicios prestados, mientras que los literales (a) a (g) serían relevantes en cuanto a calcular el premio por salvamento.

En ese sentido, no comparte la conclusión del árbitro en cuanto a que el "fair rate" del art. 14.3 incluya un incentivo para a remuneración, pero por otro lado tampoco cree que no incluya ningún elemento de ganancia. Explica que la "cantidad equitativa" o "fair rate" se calcula en base a los costos del salvador y estos costos se calculan teniendo en cuenta el valor comercial del servicio prestado, a diferencia de la compensación por salvamento del art. 13.

Lord Justice SWINTON THOMAS, hace un análisis de lo que significa "cantidad equitativa" y de cómo se interpreta el término "gastos" y opina que debe visualizarse desde un punto de vista amplio, incluyendo todo tipo de costos. De todas formas concluye que el elemento "ganancia" va a resultar del art. 13 y del art. 14.2. No resultaría entonces del 14.3

¿Qué sucede si la amenaza de daños al medio ambiente desaparece? ¿El salvador ya no tiene derecho a reclamar compensación especial por el período restante hasta que finaliza el salvamento? En su opinión, el salvador puede reclamar compensación especial desde que comienza el peligro de daño al medio ambiente, hasta que finaliza el salvamento.

Finalmente, los armadores y los propietarios de la carga están perfectamente cubiertos ante un eventual reclamo desproporcionado dado que el artículo utiliza la palabra “razonablemente”.

En posición de la mayoría del Tribunal, no corresponde que SEMCO cobre compensación especial.

A esta resolución, SEMCO apela.

El último Tribunal en pronunciarse fue la Cámara de los Lores, sentencia dictada por Lord Mustill.

Al momento de analizar el concepto de “cantidad equitativa”, se consideraron los cuatro escenarios que se vienen planteando hasta ahora:

- 1) Que dicho concepto comprenda los costos directos del salvador por llevar a cabo la tarea de salvamento
- 2) Considerar también los costos adicionales por tener el equipo y el personal a disposición
- 3) Un paso más, que lleva a incluir en el concepto un elemento de ganancia
- 4) Un elemento final que eleva la compensación especial al nivel de una recompensa por salvamento.

Ambas partes del juicio están de acuerdo que el concepto incluye tanto los costos directos, como los costos adicionales por tener el equipo y el personal a disposición. También, ambos están de acuerdo con que elevar la compensación especial al nivel de una recompensa por salvamento no corresponde.

Por lo tanto, lo que se encuentra en discusión y que el Tribunal debe decidir, es el punto 3): si incluir una “ganancia” dentro del concepto de compensación especial.

Lord Mustill opina, al igual que Justice Clarke, que la idea de la Convención nunca fue crear una nueva recompensa por salvamento.

Dice que el concepto de “gastos” predomina en los tres primeros párrafos del art. 14, por lo tanto en su interpretación ordinaria, el concepto es claro.

Comienza analizando la redacción del art. 14.2 que dice “gastos efectuados” por el salvador. Al utilizar la palabra “gastos” pero especialmente al utilizar la palabra “efectuados” solo puede estar hablando de gastos y no de ganancia. No se puede “efectuar” una ganancia, se puede “efectuar” un gasto.

Dice que el término “compensación” se asemeja a “reintegro”. Además, hay una clara distinción entre el art. 14.1 y el 14.2 dado que los mismos distinguen “compensación” y “recompensa”. Claramente el art. 14.1 habla de un gasto mientras que el 14.2 habla de algo más.

Comprende que la idea de la Convención era tener un incentivo para que las empresas de salvamento estén prontas y en condiciones de actuar en pos de proteger el medio ambiente, pero esto no implica convertir el concepto de “gasto” en “ganancia”.

No cree que las empresas de salvamento necesiten una ganancia como incentivo. En el régimen anterior teníamos el “no cure no pay” liso y llano. Con esta nueva opción, un salvador que no tuvo éxito en su operación va a cobrar no solo los gastos directos, si no los gastos indirectos. Antes, si no tenía éxito, no cobraba nada. Y lo va a cobrar, aunque no haya habido éxito en prevenir o evitar daños al medio ambiente. Considera que esto ya es suficiente incentivo.

El preámbulo de la Convención refiere a la importancia de tener adecuados incentivos para que los salvadores estén siempre prontos para proteger el medio ambiente. Lord Mustill considera que, a pesar de este preámbulo, en ningún momento se interpreta el mismo como que hubiera una ganancia. En lo que respecta a esto hace tres objeciones:

- 1) Considera que los salvadores no necesitan un elemento de ganancia como incentivo. No tener éxito en la operación ya no significa, como era antes, no cobrar nada. El art. 14 da un “safety net” suficiente para cumplir con el propósito del nuevo esquema
- 2) Los gastos correspondientes al art. 14 no deberían ser calculados de una forma tan generosa como la recompensa por salvamento del art. 13. Esto está claro desde el momento en que se hace énfasis en no incluir dentro del cálculo a los literales a) a g) del art. 13.1
- 3) Los promotores de la Convención no buscaban crear una nueva y distinta categoría de recompensa por salvamento cuya intención era financiar a los salvadores.

Redondeando, su conclusión es que el remedio del art. 14 es subordinado a la recompensa del art. 13 y que cada una de las recompensas debe ser analizada por separado.

## CONCLUSIONES

Por más de que la Convención sirve y es buena, hay cosas a mejorar y en los hechos la experiencia no fue la mejor.

El reclamo por compensación especial no atrae un maritime lien, y la consecuencia de esto fue que los seguros no emitían garantías por este punto.

En cuanto al incremento del art. 14.2, debe probarse de forma expresa que se logro evitar o reducir al mínimo el daño al medio ambiente, y esto no es tarea fácil. Se necesita evidencia de muchos expertos (navales, medioambientalistas, etc). El costo de la prueba es altísimo y el tiempo que lleva es mucho.

El cálculo de los gastos del art. 14.3 resulto costoso, complejo y engorroso.

La solución que encontraron en los hechos, fue incluir la cláusula SCOPIC (Special Compensation P&I Clause) en los LOF, sustituyendo el art. 14. Una de las herramientas que da la cláusula SCOPIC es que una vez que la misma es invocada por el salvador, el armador debe proporcionar una garantía. Asimismo, SCOPIC establece una tarifa para determinar la “cantidad equitativa” de gastos, lo que volvió mucho más fácil el cálculo, dado que el mismo se basa en una tarifa diaria mucho más sencilla de calcular.

La cláusula SCOPIC, su aplicación y utilidad nos llevaría una nueva exposición en lo que no corresponde entrar en este momento.

Mi conclusión es que la Convención innova en muchos aspectos, da herramientas y por sobre todas las cosas incentiva al salvamento en los casos en que hay peligro de daños al medio ambiente. Tiene dificultades en su aplicación, que por el momento han sido salvadas en la redacción de los contratos. De esta forma funciona, y a pesar de sus defectos, da mejores herramientas que el sistema anterior.

¡Muchas gracias!

Dra. Florencia Sciarra Marguery

## BIBLIOGRAFÍA

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO, 1989

Postgraduate Diploma in Maritime Law 2013-2015 – Module 6 Maritime Law and International Trade

Informe de la Asesoría Letrada de Prefectura Nacional Naval referente a la ratificación del Convenio Internacional de Salvamento Marítimo de 1989

Lloyds Maritime & Commercial Law Quarterly Part 3 August 1997