

Asistencia Y Salvamento

JURISPRUDENCIA

Asistencia y salvamento

Se confirma la sentencia que rechazó

la demanda cobro de salario de asistencia y salvamento porque las tareas realizadas en el buque no fueron lo suficientemente peligrosas como para merecer el salario especial y porque no se trató de un salvamento ?voluntario?, pues llevaron a cabo una tarea encomendada por un superior.

En Buenos Aires, a los 5 días del mes de octubre de 2018, se reúnen en Acuerdo los señores jueces de la Sala II de esta Cámara para dictar sentencia en los autos del epígrafe. Conforme con el orden de sorteo efectuado, el doctor Ricardo Víctor Guarinoni dijo: I.- Domingo Alejo Roca, Ricardo Godoy, Alfredo Roque Álvarez, Juan Fernando Rettori, Marcelo Omar Luczasty, Omar Claudio Barrios, Oscar Ángel Freire, Héctor Lucas Astorga y Rubén Darío Tarducci iniciaron demanda contra la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales S.A. y contra quien resulte propietario y/o armador del B/T Ingeniero Huergo, Matrícula Nacional N° ?, persiguiendo el cobro de salario de asistencia y salvamento y en forma subsidiaria, para el caso de que no se hiciera lugar a la demanda, el pago de remuneraciones debidas, pagadas en defecto, por los trabajos extraordinarios (salvamento y recuperación de restos náufragos conforme el artículo 387 y ss. de la Ley de la Navegación) por ellos realizados en el buque Ingeniero Huergo de propiedad de la demandada, con más sus intereses y expresa imposición de costas.

Relataron que el Ingeniero Huergo salió de Bahía Blanca hacia Río Cullen aproximadamente el 15 de junio de 1990 y que durante la navegación recibió el pedido de auxilio del B/T Humberto Beghin que estaba siendo remolcado por los remolcadores ARA Aviso Sobral y Gurruchaga, los cuales, a causa del temporal que los azotaba, y por no resultar adecuados en virtud de su escasa potencia para remolques en el mar, soltaron los cabos dejando al garete el buque remolcado. Continuaron recordando que en dichas circunstancias el B/T Ingeniero Huergo, a pedido de Y.P.F., se aprestó a asistir al B/T Beghin y que en dicha maniobra (dadas las condiciones meteorológicas, la fuerza del viento y el estado del mar, sumada a ello la peligrosidad de la zona por la cantidad de rocas existentes) sufrió las siguientes averías: a) rotura de los tanques de lastre, 6 babor y 6 central; b) Cuarto de bombas de popa (se inundaron en forma inmediata); c) avería en tanque n° 27 (carbonera de gas oil); d) avería de tanque 35 (purgas de gas oil en Sala de Máquinas); e) avería de tanque doble fondo n° 37 y 39 de agua de alimentación caldera; f) avería de tanque 40 (aceite sucio motor principal) y tanque 41 (alimentación de agua de caldera); g) avería de Coferdam general de doble fondo de máquinas produciéndose la entrada de agua por rotura de boca de registro de Coferdam, en la que se realizó una cajonada de cemento; h) rotura del cuerpo de válvula de aspiración de los tanques 29 y 30 (carbonera de fuel oil y alimentación calderas, produciéndose por esta circunstancia el derrame total del combustible de dichos tanques de 250 metros cúbicos al interior de la sala de máquinas), poniendo al buque en situación de naufragio. Puntualizaron que luego de producidas las averías el Ingeniero Huergo logró navegar durante aproximadamente 20 minutos hasta que se produjo un ?black out? y fondeó las dos anclas a una milla de distancia de la isla Pingüino (a 20 millas de Puerto Deseado). Detallaron que la tripulación del Huergo inició tareas para achicar la sala de máquinas pero que resultaron infructuosas, por lo que el capitán decidió abandonar el buque y la tripulación pasó al buque Ara Aviso Sobral y de éste al buque Ara de Transportes Navales Bahía San Blas que los trasladó hasta Puerto Deseado. Señalaron que en Rada de Puerto Deseado la embarcación Gypsy 5° embarcó al capitán del I. Huergo y al jefe de máquinas para trasladarlos nuevamente al buque averiado por orden de la empresa armadora y que ambos procedieron a verificar los daños existentes y el nivel de la inundación para luego regresar a Puerto Deseado a informar a la Gerencia sobre las averías sufridas y su gravedad. Prosiguieron describiendo que el 22 de junio por la mañana se trasladó a los tripulantes Alessio y Fillipi desde Puerto Deseado para que coloquen una tapa para estancar el pasaje de agua de la sala de máquinas al cuarto de timón y que en la noche de ese mismo día el remolcador Jade Fish trasladó hasta el buque I. Huergo al grupo de salvamento integrado por los señores Longobardi, Roca, Freyre, Luczasty, Rettori, Cáceres, Francisconi, Fillippi, Astorga, Alessio, Álvares, Tarducci, Galván, Mas, González Dávila, Dianamarca y Godoy con la finalidad de preparar la maniobra para poder achicar los tanques de lastre 5 laterales por intermedio de una bomba de balasto del remolcador Jade, operación que resultó infructuosa porque las características de dicha bomba no permitieron la aspiración del agua contenida en los tanques. Recordaron que en la madrugada del día 23 de junio se desató un fuerte temporal, por lo que el remolcador debió abandonar su lugar al costado del Huergo con tal premura que impidió el reembarco de aquellos tripulantes que estaban a bordo del Huergo, y que luego de varios intentos de rescate sin éxito y en medio de la tormenta se logró su salvamento en una maniobra de alto riesgo que consistió en embestir en varias oportunidades al I. Huergo para permitir el salto de una embarcación a otra. Especificaron que al mediodía del 23 de junio embarcaron Roca, Freyre, Luczasty y Rettori y que el helicóptero de la Armada procedió a trasladar dos motobombas nafteras (con el riesgo que esto implica en la cubierta de un buque tanque gasificado) y que, además, para arrancar el generador de emergencia del buque fue necesario destapar en cubierta

principal una carbonera de gas oil, sacando el gas oil a baldes por medio de una cuerda. Expresaron también que se pusieron en funcionamiento las dos bombas nafteras y que se procedió a achicar los tanques n° 5 laterales de lastre mientras que al mismo tiempo comenzó el traslado de otras dos bombas sumergibles eléctricas hacia la sala de máquinas aspirando de ésta y descargando al cuarto de bombas de popa que estaba en comunicación con el mar por la avería sufrida, usando dicho cuarto como tanque de decantación pues en la sala de máquinas se encontraban derramadas 250 toneladas de fuel oil por las averías de las carboneras. Destacaron que durante esta maniobra el remolcador Jade Fish se alejó del buque I. Huergo, por lo que la tripulación a bordo se quedó sin asistencia. Resaltaron que el nivel de agua ingresada a bordo cubría la totalidad de la sala de máquinas a una altura de cuatro metros por debajo de la cubierta principal, nivel que continuó subiendo hasta que se inició el achique con las respectivas bombas. Refirieron que a medida que se hizo efectivo el achique de los tanques de lastre (5 laterales) la popa del buque que hasta ese momento embarcaba agua dejó de hacerlo, situación que brindó margen de tiempo para que las bombas nafteras que se utilizaban en la cubierta principal fueran transportadas hacia popa para poder achicar la sala de timón que se encontraba inundada por ingreso de agua y petróleo desde la sala de máquinas y por el ingreso de agua a través de la caña del timón (situación ésta que se vio agravada por el masivo derrame de diversos productos químicos almacenados en dicho cuarto de timón que generaban una atmósfera de alto riesgo por las emanaciones de vapores), agregando que una vez controlada la inundación en el cuarto de timón se pudo retirar la tapa superior del tanque pique de popa procediéndose al achique de éste. Aseveraron que estos trabajos permitieron que aflore un cierto francobordo en la popa hasta tal punto que el agua descubriera la leyenda del nombre del buque y su puerto de matrícula, recalando que siempre se trabajó con bombas eléctricas en el interior de la sala de máquinas, en una atmósfera totalmente gasificada debido al derrame de combustible y que la tripulación debió ingresar en reiteradas oportunidades hasta donde el nivel de líquido lo permitía para destapar las rejillas de aspiración de las bombas que se tapaban en forma continua. Asimismo recalcaron que sobre la superficie de la sala de máquinas flotaban diversos tubos como acetileno, oxígeno, freón, etc., los cuales, debido al intenso rolido por el mal tiempo reinante en la zona, se deslizaban a gran velocidad de banda a banda, haciendo impacto contra todo lo que se interpusiera con el grave riesgo de estallar. Especificaron que las tareas en cuestión continuaron sin interrupción durante veinte días y que a ello se le sumó la preparación del barco para ser remolcado hasta la rada de Puerto Deseado, teniendo que mover a mano los cables de acero para la preparación de la maniobra de remolque, entre muchas otras tareas de importancia, añadiendo que una vez levantadas las anclas se inició finalmente el remolque hacia la rada de Puerto Deseado donde los tripulantes continuaron trabajando hasta que el agua se encontró a la altura de las planchas de la última cubierta de máquinas y el francobordo fue normal. Concluyeron en que actualmente el buque Ingeniero Huergo se halla en Puerto Belgrano. Indicaron que conforme lo establecido en el artículo 379 de la Ley de la Navegación los factores a tener en cuenta para la determinación del salario por asistencia y salvamento son: a) el éxito obtenido, que en este caso ha sido completo, pues luego de salvar al buque en virtual estado de naufragio, los tripulantes lo llevaron a la rada de Puerto Deseado donde fue fondeado; b) esfuerzo y mérito de los que presten el auxilio (los que entienden han sido descriptos minuciosamente); c) el peligro corrido por las personas y cosas auxiliadas (también relatado) d) peligro corrido por los que presten auxilio y por los medios empleados (remiten a lo ya expuesto al respecto); e) tiempo empleado. Aseveraron que no se hallaban enrolados pero que fueron llamados por la empresa armadora a realizar las tareas de asistencia del Huergo y poseen el derecho que les asigna el artículo 380 de la Ley de la Navegación al cobro del salario por los trabajos extraordinarios efectuados, aclarando que la circunstancia de que la armadora haya liquidado a la tripulación una retribución por trabajos extraordinarios realizados en el b/t Ing. Huergo no significa que no tengan derecho al cobro de una equitativa remuneración por imperio de lo normado en el artículo 381 de la Ley de la Navegación. Respecto de los tripulantes embarcados recordaron lo señalado por Atilio Malvagni en su obra "Derecho Laboral de la Navegación" (Ed. Depalma, 1949, pág. 158) cuando expresa: "...El tripulante ajusta sus servicios para prestarlos durante un viaje normal. Por tal no debe entenderse solamente el que se realiza sin contratiempos, ya que la naturaleza del transporte marítimo, por el medio en que se desarrolla, implica que dentro del concepto de normalidad queden comprendidos todos los peligros comunes a la navegación y que obligan al tripulante a desarrollar el esfuerzo necesario para contrarrestarlos. Pero es lógico que por imperio de las circunstancias estos esfuerzos lleguen a ser extraordinarios y resulten beneficiosos para el buque. Un ciclón o un incendio que ponen en peligro su seguridad, exponiendo a una pérdida casi segura, obliga al tripulante a auxiliar al capitán ¿so pena de perdimiento de los sueldos vencidos?, art. 989 Código de Comercio. Pero de la circunstancia de que el Código de Comercio obliga al tripulante a prestar dicho auxilio ¿en caso de ataque del buque o desastre que sobrevenga al buque o a la carga, cualquiera sea su naturaleza? no debe deducirse que la retribución de los esfuerzos extraordinarios prestados en tales oportunidades quedan incluidos en el salario estipulado en el contrato. El artículo 1009 del Código de Comercio contempla expresamente una retribución especial en esos casos, en la forma siguiente: "... todo servicio extraordinario prestado por los oficiales o individuos será anotado en el diario y podrá dar lugar a una recompensa especial?". Subrayaron que la expresión "podrá dar lugar" no significa que quede a voluntad del armador

concedérsela o no, pues el artículo 1009 del citado Código da derecho al tripulante a reclamar esa recompensa especial, que en realidad no es sino la retribución por servicios extraordinarios prestados y la expresión ¿podrá dar lugar? sólo implica que ese derecho no existirá en todos los casos, sino únicamente cuando dichos servicios hayan excedido los normales del contrato de ajuste (citan a Segovia, L.L. t. 45, pág. 564). Concluyeron en que los hechos relatados no permiten dudas respecto de la existencia de una operación de asistencia y salvamento, habiéndose cumplido todos y cada uno de los requisitos esenciales que establece la ley 20.094 (específicamente el artículo 379). Asimismo afirmaron que el carácter de irrenunciable del salario por asistencia halla su fundamento normativo en el artículo 381, por lo que las sumas percibidas por ellos deberá ser tenida a cuenta de lo que realmente les corresponde por los trabajos realizados en el Ingeniero Huergo. Por último, especificaron que en estas actuaciones se reclama el pago del salario de asistencia tanto para los tripulantes embarcados como para aquéllos que no lo estaban en el momento de sufrir el buque asistido las averías relatadas, puntualizando que respecto de los primeros ha de considerarse que el desembarco por abandono del buque produjo la extinción del contrato de ajuste, razón por la cual les asiste el mismo derecho que a los que se hallaban no enrolados. Solicitaron que para el caso de que se considere que la relación laboral subsistía al momento de llevarse a cabo el salvamento, se proceda a determinar el ¿quantum? de las remuneraciones debidas por los trabajos extraordinarios realizados. II.- A fs. 199 y vta. se presentaron los señores Jorge Luis Longobardi, Edgardo Galván, Rolando Washington Dinamarca y Aníbal Alberto Cáceres, también en calidad de demandantes por haber intervenido en la asistencia del Ingeniero Huergo. III.- A fs. 212 el señor Marcelo Omar Luczasty desistió de la acción incoada en las presentes actuaciones. IV.- A fs. 246/47 vta. se presentó YPF S.A. acusando caducidad de la instancia y solicitando se suspenda el plazo para contestar la demanda. Asimismo a fs. 248 solicitó se cite como tercero al Estado Nacional en los términos del artículo 94 del Código Procesal y a fs. 249/257 vta. opuso excepción de pago y contestó la demanda negando los hechos y desconociendo los documentos que no fueren expresamente reconocidos. Aseveró que la demanda entablada resulta improcedente porque según el régimen del contrato de ajuste los tripulantes deben auxiliar al capitán con el aporte de su esfuerzo en caso de cualquier desastre que afecte al buque o a la carga, sea cual fuere su naturaleza, conforme el artículo 139, inc. c) de la Ley de la Navegación. Continuó expresando que en función de tal normativa los tripulantes del Ingeniero Huergo, ligados con su armador (YPF) por un vínculo laboral, tenían la obligación preexistente de cooperar, aún fuera del marco normal y ordinario de sus funciones a bordo, en la salvación de la aventura. Aseguró que en la especie no existió la ¿voluntariedad? exigida como uno de los presupuestos de la asistencia, y que por tal motivo el salario pretendido resulta improcedente, señalando, a mayor abundamiento, que el artículo 89 de las Ley de Contrato de Trabajo, de aplicación subsidiaria para el trabajo a bordo, obliga al trabajador a prestar servicios extraordinarios en favor de los bienes de la empresa. Insistió en que la estructura general del esquema legal que rige el trabajo a bordo lleva a concluir en que cuando el marino presta servicios extraordinarios para salvar a su propio buque, no está participando de una asistencia y salvamento. En respuesta a lo que sostienen los actores respecto a que su desembarco por abandono del buque dispuesto por el Capitán produjo la extinción del contrato de ajuste, por lo que sus tareas habrían sido voluntarias, expresó que en modo alguno se produjo la extinción del contrato de ajuste, y ello en razón de que en el abandono del buque dispuesto por el Capitán no existió la intención de no regresar y menos aún el peligro de naufragio del buque Ingeniero Huergo. Por todo lo expresado solicitó el rechazo de la demanda con expresa imposición de costas. En punto a la excepción de pago sostuvo que su parte abonó a los actores una retribución por trabajos extraordinarios, en función de lo cual opone dichos montos como excepción de pago. Por último, y en virtud de lo previsto en la Ley de Convertibilidad del Austral N° 23.928 y sus respectivos decretos reglamentarios 529/91 y 941/91, se opone al pretendido cómputo de intereses para el eventual supuesto de que se hiciera lugar a la demanda. Recordó que el artículo 7° de la ley 23.928 establece un principio general cuando dice que en ningún caso se admitirá la actualización monetaria, indexación por precios, variación de costos o repotenciación de deudas, cualquiera fuera su causa, haya o no mora del deudor, con posterioridad al 1.4.91. Respecto de la actitud que debe asumirse con posterioridad al 1.4.91 -en el supuesto caso que resultare condenada su parte-, señaló que también resulta aplicable la doctrina sentada por la Corte Suprema de Justicia de la Nación ¿in re?: ¿Yacimientos Petrolíferos Fiscales c/ Corrientes Provincia de y Banco de la Provincia de Corrientes s/ cobro? del 3 de marzo de 1992. en la que se sostuvo que de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 7, 8, 10 y 13 de la ley 23.928 -que derogan toda otra disposición que se oponga a sus prescripciones- no corresponde practicar actualización alguna con posterioridad al 1.4.01. V.- A fs. 313/14 vta. se presentaron, mediante apoderado, los señores Víctor Hugo Mur, Juan José Di Pietro, Omar Darío Da Costa, Mario Amigorena, César Héctor Lommi, Alfredo José Calcerasa, David Antonio Herrera, Enrique Reinaldo Cecys, Marcelo Adrián Rubio, Orlando Alfredo Luciani, Porfirio Toloza y Osvaldo Luis Arrien. VI.- A fs. 317/20 vta. se presentó el Estado Nacional - Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos - contestando la demanda y solicitando su rechazo con costas. Los argumentos de su defensa son similares a los expuestos por la demandada, adhiriendo, además, a la prueba ofrecida por Y.P.F., por lo que a la presentación de la accionada me remito en homenaje a la brevedad. VII.- A fs. 346 Y.P.F. S.A. solicitó la citación en garantía de la Caja de

Ahorro y Seguro S.A., la que al presentarse a fs. 359/60 dedujo la falta de legitimación pasiva, a la que se hizo lugar a fs. 372 y vta.

VIII.- A fs. 467/71 vta. la Caja Nacional de Ahorro y Seguro (en liquidación) respondió la citación en garantía, pidiendo que sea desestimada con costas a cargo de Y.P.F. S.A., cuestión que fue resuelta en el momento de dictar sentencia. IX.- El señor Juez de primera instancia, en su pronunciamiento de fs. 987/992 vta., rechazó la demanda promovida por Domingo Alejo Roca, Ricardo Godoy, Alfredo Roque Álvarez, Juan Fernando Rettori, Omar Claudio Barrios, Oscar Ángel Freire, Héctor Lucas Astorga, Rubén Darío Tarducci, Jorge Luis Longobardi, Edgardo Galván, Rolando Washington Dinamarca, Aníbal Alberto Cáceres, Víctor Hugo Mur, Juan José Di Pietro, Omar Darío Da Costa, Mario Amigorena, César Héctor Lommi, Alfredo José Calcerasa, David Antonio Herrera, Enrique Reinaldo Cecys, Marcelo Adrián Rubio, Orlando Alfredo Luciani, Porfirio Toloza y Osvaldo Luis Arrien, imponiendo las costas del juicio a los actores. X.- La referida sentencia suscitó el recurso de los accionantes (fs. 997 y vta.).

XI.- A fs. 1080 y vta. se presentó el señor Oscar Ángel Freire solicitando que, atento a que sólo el señor Longobardi tenía intenciones de continuar con el trámite de estas actuaciones, se hiciera lugar a la continuación del procedimiento en forma individual, es decir, el señor Longobardi con su letrado y él con el suyo, pues son dos coactores que desean impulsar el trámite, por lo que resultaría innecesaria la unificación de la personería en los términos del artículo 54 del Código Procesal. A fs. 1081 y vta. el señor Freire solicitó se ordene desdoblar el expediente y formar una nueva causa para ser elevada a esta Excm. Cámara a fin de que entienda en el recurso de apelación oportunamente interpuesto. XII.- A fs. 1111/1112 y vta. el señor Juez de primera instancia resolvió hacer lugar a dicho pedido, resolución que fue apelada por la contraria y confirmada por esta Sala a fs. 1141/1143.

XIII.- A fs. 1151/1158 expresó agravios Oscar Ángel Freire y a fs. 1159 y vta. hizo lo propio Jorge Longobardi, adhiriendo a lo expuesto por Freire en su memorial, presentaciones que fueran contestadas por el Estado Nacional a fs. 1162/1166 vta. y por Y.P.F. S.A. a fs. 1168/1174. XIV.- Los agravios del señor Freire pueden resumirse en los siguientes: a) el señor Juez ¿a quo? se equivoca al no considerar que él no era tripulante del B/T Ingeniero Huergo al momento de producirse la avería que originó el posterior salvamento y rescate, sino que fue convocado exclusivamente para dicha tarea junto al resto de los actores y b) la imposición de las costas a cargo de los accionantes. El señor Longobardi, por su parte, adhirió a los términos del memorial de agravios del señor Freire. XV.- Hallo conveniente advertir, con carácter previo, que para definir bien y legalmente la controversia de autos no habré de seguir a las partes en todos y cada uno de sus planteamientos, ni he de ceñir mis razones a considerar lo que ha sido articulado en aspectos jurídicos -ciertamente con el límite de no alterar los extremos de hecho-. En cuanto a que examinaré sólo lo ¿conducente? para la justa composición del diferendo, me atengo a la jurisprudencia de la Corte Suprema Nacional, que ha admitido como razonable esa metodología de fundamentación de las sentencias judiciales (confr. Fallos: 265:301; 278:271; 287:230; 294:466, entre muchos otros). Y con referencia a los argumentos en que sustentaré mi voto -sin considerarme constreñido por las exposiciones jurídicas de las partes-, sólo tengo que recordar que es deber de los jueces decidir de modo expreso y preciso las pretensiones deducidas en el juicio ¿calificadas según correspondiere por ley? (art. 163, inc. 6°, del Código Procesal). XVI.- Quiero recordar, ante todo, que los riesgos que asechan a la aventura marítima pueden poner a ésta en peligro, o incluso acabar con ella. Surge en estos momentos dramáticos y tristes la necesidad de la ayuda de terceros para restaurar la normalidad o para evitar la destrucción total de la expedición; aparecen así las figuras jurídicas de la Asistencia y del Salvamento, que se las puede definir como todo auxilio prestado a un buque en peligro (y consiguientemente a las personas y bienes que se hallen a bordo) o a los restos náufragos de una aventura marítima que ha estado sometida a un peligro. La Asistencia se cumple siempre respecto de un buque, en el cual, a pesar del peligro, se mantiene aún la organización y el orden por la presencia de la tripulación a bordo y la vigencia de la autoridad del capitán. Asistir supone complementar la labor y los esfuerzos de los tripulantes del buque amenazado a los efectos de sustraerlo del peligro o disminuir sus consecuencias dañosas. El Salvamento se lleva a cabo no sólo en cuanto a buques sino también respecto de cosas que han perdido su condición jurídica de buque, presupone la ausencia de tripulantes total o parcial, o la total desorganización a bordo por la inexistencia, o la imposibilidad de su ejercicio, de la autoridad del capitán ante el peligro ya realizado. Nuestro país, al adherirse al Convenio SALVAMENTO 1910, se enroló en la lista de países que aun aceptando la existencia de esas dos voces, no reconocen una diversidad conceptual entre Asistencia y Salvamento. Este Convenio no nos brinda una definición sobre los mismos, refiriéndose en su art. 1° a los servicios consistentes en auxiliar o en salvar buques de navegación marítima que estén en peligro, así como las cosas que se hallen a bordo, el flete y el precio del pasaje, independientemente de las aguas en que aquellos sean prestados. Por su parte, el Convenio SALVAMENTO 1989 añade varios elementos, dando una mayor amplitud al concepto de lo que se denomina ¿Operación de Salvamento?, entendiéndose como tal a todo acto o actividad emprendida para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se hallen en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas. Obviamente, deben estar presentes los presupuestos básicos para que exista salvamento, esto es: peligro, voluntariedad, resultado útil, inexistencia de un vínculo obligacional previo entre salvador y salvado, pero la noción que surge del Convenio SALVAMENTO 1989 es manifiestamente amplia y se caracteriza por la unidad conceptual entre asistencia y salvamento,

por comprender operaciones que no requieren tener una duración determinada y que puede consistir en actos materiales o inmateriales, por incluir acciones realizadas desde buques o desde tierra, por el hecho de que el buque o los otros bienes a ser salvados pueden hallarse en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas (lo que incluye las aguas interiores). Ello así, se puede definir a la asistencia y salvamento como todo auxilio prestado a un buque en peligro (y consiguientemente a las personas y bienes que se hallen en él) o a los restos náufragos de una aventura marítima que ha estado sometida a un peligro. La asistencia y salvamento se diferencian por la mayor o menor intensidad del peligro y de sus efectos sobre la aventura marítima. Para la configuración de la figura jurídica de salvamento y que se genere el derecho a la remuneración, deben reunirse varios requisitos: peligro, voluntariedad, resultado útil y conformidad del capitán del buque en peligro. El peligro es un elemento importante. Su existencia o inexistencia representan el límite entre la existencia o inexistencia del salvamento. No es indispensable que el peligro sea inminente o absoluto; es suficiente que sea posible, pero debe ser real y sensible, es decir, efectivo e idóneo para producir la destrucción de los bienes expuestos a él. La situación de peligro no debe ser imaginada sino resultar de una apreciación razonable, si bien será siempre una cuestión de hecho que deberá resolverse según las circunstancias particulares de cada caso. El peligro debe existir al tiempo en que se prestan los servicios, y no debe ser un peligro del tipo y características de los que normalmente afectan a la aventura marítima. Respecto de la calidad de servicio voluntario, cualquiera sea la motivación que impulse al salvador a prestar su ayuda, ésta debe ser voluntaria, no en el sentido de que debe basarse en la libre determinación de quien toma tal decisión, sino en que no debe derivarse de una obligación legal o contractual preexistente de proceder de tal manera. Quien salva bienes en la mar no debe estar obligado a ello con anterioridad al acto por vínculo legal o convencional alguno. En punto al resultado útil se debe tener en cuenta que los servicios, para configurar salvamento, deben producir un resultado útil, es decir que aquéllos deben sustraer del peligro amenazante o cumplido al buque o a los bienes para que haya salvamento y consiguientemente para que el salvador tenga derecho al cobro de la remuneración pertinente. La noción de éxito es una cuestión de hecho. Las simples tentativas no son suficientes, pero sí lo son los esfuerzos que de cualquier manera han contribuido positivamente al éxito final, aunque éste haya sido obtenido por otros salvadores. Y con relación a la conformidad del capitán del buque en peligro es preciso remarcar que cualquiera sea el estado o situación del buque, mientras su capitán se halle a bordo, éste conserva su plena autoridad y nadie puede sin su expreso consentimiento prestar auxilios tendientes a salvarlo, ni entrar en dicho buque bajo pretexto alguno. XVII.- Dicho lo que antecede advierto que en el caso que me ocupa tanto el señor Oscar Ángel Freire como Jorge Luis Longobardi pertenecían a la dotación de Y.P.F. S.A., extremo que encuentra sustento en sus propios dichos volcados en el escrito de inicio: ¿La circunstancia de que la armadora liquidó a la tripulación (el subrayado me pertenece) una retribución por trabajos extraordinarios realizados en el b/t Ing. Huergo? (ver recibos adjuntos), no enerva su derecho al cobro de una equitativa remuneración, por imperio de lo normado en el art. 381 de la ley citada? (conf. fs. 147, segundo párrafo). Por otra parte, parece claro que las tareas realizadas en el B/T Ingeniero Huergo no fueron lo suficientemente peligrosas como para merecer el salario especial que aquí reclaman los tripulantes, pues las maniobras no excedieron, por sus intrínsecos riesgos, lo que puede entrañar normalmente una ordinaria tarea de asistencia, en los términos exigidos por la Ley de la Navegación, no obstante lo cual recibieron una retribución por esos trabajos extraordinarios (conf. recibos a nombre de Freire que en copia obran a fs. 31/32). Asimismo, en la declaración testimonial de fs. 789/790 el testigo Gervasio Musqui, Capitán de Ultramar jubilado, respondió que en julio de 1990 era Gerente Operativo de la Gerencia de Transporte Marítimo y Fluvial de YPF y que habiendo tomado conocimiento del siniestro ocurrido en el buque tanque Ingeniero Huergo envió al Capitán de Ultramar Longobardi y a 20 tripulantes elegidos por él. También quiero destacar el escrito que presentó Longobardi a fs. 232/33 vta., en el cual relata los hechos y expresa claramente que encontrándose en la empresa Y.P.F. S.A. tomó conocimiento de la situación por la que atravesaba el B/T Ingeniero Huergo, y que luego de intercambiar opiniones por radioteléfono desde las oficinas de operaciones de Flota con el capitán embarcado, señor Gustavo Martínez -su Primer Oficial-, recibió la orden del Gerente Operativo, Capitán de Ultramar Gervasio Musqui, de traslado al lugar de los hechos con un grupo de tripulantes, entre los que se encontraba Freire. Lo expuesto hasta aquí no deja dudas respecto de dos cuestiones básicas en esta controversia: la relación contractual preexistente de los actores con la demandada y el hecho de que no se trató de un salvamento voluntario?, pues el propio Longobardi aseveró que recibió una orden de traslado al lugar de los hechos y que llevó a cabo una tarea encomendada por un superior: agotar las instancias para salvar al Ingeniero Huergo. En tales condiciones, entiendo que las quejas sobre este punto deben ser desechadas. XVIII.- Respecto del segundo de los agravios referido a la imposición de costas a los perdidosos, diré que no se presenta en la hipótesis causal alguna que faculte a apartarse del criterio objetivo de la derrota que consagra el art. 68 del Código Procesal, criterio que no implica una suerte de penalidad para el litigante vencido, sino que tiene por objeto resarcir a la contraria de los gastos en que su conducta la obligo a incurrir (conf. esta Sala, causas 8383 del 30.10.79; 9058 del 10.2.92; 403 del 27.8.93; 9255/92 del 24.9.93 y 35.598/95 del 18.09.98, entre muchas otras). En efecto, las particularidades del caso -más allá de la buena fe que cabe presumir en los actores- se traducen en errores de derecho en que ellos incurrieron, los que no

justifican que se los exima de la carga de las costas, por lo que considero que este agravio también debe ser desestimado. XIX.- En el marco precedentemente expuesto, y luego de un detenido análisis de las circunstancias que informan la presente causa, voto porque se confirme la sentencia recurrida, con costas de ambas instancias a los apelantes (art. 68 del Código Procesal). El doctor Eduardo Daniel Gottardi, por razones análogas a las expuestas por el doctor Ricardo Víctor Guarinoni, adhiere a su voto. El doctor Alfredo Silverio Gusman no suscribe la presente por hallarse en uso de licencia (art. 109 del R.J.N.). En virtud del resultado que instruye el Acuerdo que antecede, esta Sala RESUELVE: confirmar la sentencia de fs. 987/992 vta., con costas de ambas instancias a cargo de los señores Oscar Ángel Freire y Jorge Luis Longobardi, que han resultado vencidos (art. 68 del Código Procesal). Regístrese, notifíquese y devuélvase.- RICARDO VÍCTOR GUARINONI EDUARDO DANIEL GOTTARDI 034046E