# Ley marítima limita responsabilidad de empresas ligadas al buque que colapsó puente en Baltimore

**Boletín N°:**

Abr 04, 2024 ESTADOS UNIDOS

El propietario, operador y fletador del portacontenedores Dali que chocó el puente Francis Scott Key de Baltimore probablemente enfrentará demandas por su colapso y las personas muertas o heridas, pero expertos legales dicen que la ley marítima estadounidense podría limitar la responsabilidad de las empresas.

Las normas de Estados Unidos relativas a la navegación y al transporte marítimo en aguas abiertas, creadas a partir de decisiones judiciales y legislativas del Congreso, podrían restringir los tipos de demandas presentadas en contra de Grace Ocean Pte Ltd (propietario registrado), Synergy Marine Group (administrador) y Maersk (fletador). De igual manera ocurriría con los daños que se tengan que pagar, según dijeron a Reuters tres expertos legales.

Los daños económicos sufridos por empresas y la ciudad de Baltimore por el cierre del puerto y puente no serían recuperables mediante demandas, sostuvo Martin Davies, director del Centro de Derecho Marítimo de la Facultad de Derecho de la Universidad de Tulane.

Lo anterior se debe a que los tribunales estadounidenses han interpretado un fallo de la Corte Suprema de 1927 en el sentido de que cualquier daño puramente económico por incidentes marítimos no puede ser recuperado de los propietarios y operadores del barco, remarcaron Davies y otros expertos.

En cambio, las demandas se limitarían a lesiones, muerte y daños o pérdidas a la propiedad, como reclamos de las personas perjudicadas por el colapso o reclamos por los daños al puente en sí, probablemente presentados por entidades gubernamentales.

Es probable que las demandas se presenten ante un tribunal federal, dijeron los expertos. Los demandantes también pueden pedirle a un juez federal que “arreste” al navío Dali y le impida salir de la jurisdicción mientras se desarrolla el litigio.

Aquellos con daños económicos podrían obtener una compensación de las pólizas de seguro. Las aseguradoras podrían enfrentar miles de millones de dólares en reclamaciones, dijeron los analistas. Uno de ellos estimó el costo en hasta 4 mil millones de dólares, lo que convertiría la tragedia en una pérdida récord para seguros de envío.

El tráfico se detuvo el martes 26 de marzo antes de que el portacontenedores chocara contra el pilón que provocó el colapso del puente, lo que probablemente salvó vidas. A pesar de los esfuerzos, ocho personas cayeron al río.

Los restos de dos de los seis trabajadores desaparecidos fueron recuperados el miércoles 27 y se presume que los cuatro restantes están muertos. Dos trabajadores fueron rescatados, uno ileso y otro herido. El propietario del barco, su operador, el fletador e incluso el propio barco podrían enfrentar reclamaciones por esas lesiones o muertes.

Según la ley marítima, una víctima puede demandar a la nave, a diferencia de las leyes relativas a accidentes automovilísticos, y venderlo para satisfacer su sentencia, comentó Robert Anderson, profesor de la Facultad de Derecho de la Universidad de Arkansas.

Sin embargo, una Ley de 1851 limita la responsabilidad de los propietarios de buques al valor actual de la motonave, lo que podría ser de decenas de millones de dólares, apuntó Anderson y el abogado de los demandantes marítimos de Baltimore, Charles Simmons Jr.

Davies y Simmons dijeron que esperan que los propietarios de buques soliciten a un tribunal federal esa limitación de responsabilidad, y Anderson dijo que los propietarios de buques probablemente dependerán del seguro de responsabilidad para pagar cualquier daño.

Cabe considerar que si las pruebas demuestran que los armadores tuvieron de alguna manera la culpa del accidente, podrían perder la capacidad de limitar su responsabilidad, subrayaron los expertos.

Además, Simmons remarcó que han surgido preguntas sobre el estado del Dalí cuando chocó contra el pilón y los problemas identificados durante inspecciones anteriores, que podrían entrar en juego cuando un tribunal evalúe si se deben limitar los daños.

“Si hubiera algún indicio de que el barco tenía problemas preexistentes, estos tipos no van a salir adelante con una limitación de responsabilidad”, señaló Simmons.

Una característica inusual de estos reclamos es que cualquier demanda presentada en nombre de las personas heridas o muertas en el colapso no estará sujeta a una Ley de Maryland que limita los daños no económicos en casos de muerte por negligencia a alrededor de USD 1,4 millones, porque no está reconocido por la ley marítima, concluyó Simmons.

---

## Fuente

**Fuente:** Portal Portuario

**Enlace:**
https://portalportuario.cl/ley-maritima-limita-responsabilidad-de-empresas-ligadas-al-buque-que-colapso-puente-en-baltimore/