***Una primicia a vuelo de pluma sobre el accidente del portacontenedor DALI en el puerto de Baltimore contra el puente Francis Scott Key.***

***1 Abril 2024***

***Hace tres años, el 23 de Marzo 2021, el accidente del EVER GIVEN en el Canal de Suez pensábamos que era el desastre marítimo mayor posible, con 6 días de bloqueo del tráfico de navegación y más de USD 10.000M en pérdidas. No iba a ser así.***

***El pasado Martes 26 Marzo el MV DALI, matriculado en Singapur, destruyó el puente que cruza el puerto de Baltimore en un siniestro de sobrecogedora descripción, causando muertes de obreros en el puente(2 fallecidos, otros 4 desaparecidos y 2 rescatados con lesiones), daños graves al puente y otros propios de menor importancia, y la paralización del tráfico marítimo y del viario por el puente, que originará pérdidas económicas directas muy cuantiosas y pérdidas por lucro cesante que se pueden anticipar en torno a cifras astronómicas.***

***Los hechos han saltado a los titulares de la prensa mundial; la magnitud del accidente es patente y las consecuencias económicas se vislumbran en proporciones y dimensiones enormes, que es prematuro aún calcular. Como siempre ocurre con los siniestros marítimos, los medios de comunicación informan apresuradamente y conjeturan en demasía; ya han saltado a la escena, también, bulos o “fake news” tales como que los ordenadores de mando a bordo fueron “hackeados” por piratas informáticos, que el capitán del buque es ucraniano, que el accidente había sido preconizado en la serie televisiva “los Simpson”, etc.***

***Los hechos no están aun claramente determinados, y los datos sobre el buque y el puente van acumulándose a diario, con comentarios y opiniones que tratan de descubrir las causas del accidente que provocó el colapso de un puente gigante, de 1.6 millas de longitud, construido en 1977, pero no preparado para soportar la embestida de un buque de casi 300ms de eslora y 91.128 grt (arqueo bruto) cargado a tope de contenedores con mercancías diversas.***

***De forma provisional, naturalmente, hay unos parámetros básicos sobre los que proyectar los análisis que vendrán, las estimaciones que no tardarán y los veredictos prematuros sobre culpas y calificaciones de conducta que nunca suelen faltar ante el valor capital de las noticias sobre grandes siniestros marítimos.***

1. ***Las coberturas de seguro en juego.***
2. ***El cuadro del régimen de responsabilidad derivada de los hechos.***
3. ***La limitación de responsabilidad y la configuración de la deuda indemnizatoria.***

***1.Los seguros.***

***a) Por parte del buque portacontenedor.***

 ***El MVDali, buque neopanamax construido en 2015 por el astillero Hyundai Heavy Industries, de Corea del Sur, para la naviera Oceanbulk Container Management, de Grecia, que había de fletarlo al grupo Maersk. En 2016 fue vendido a Grace Ocean Pte Ltd. para ser operado y administrado por Synergy Marine Group, de Singapur, una conocida empresa global de “shipmanagement” (operación de buques) que maneja más de 600 buques. Synergy cedió el buque a Maersk Logistics en fletamento por tiempo, bajo cuyo régimen de empleo comercial fue programado un viaje de Baltimore a Sri Lanka con carga del mercado regular de Maersk. El gestor náutico no- propietario es Synergy, que concierta el seguro de casco-máquinas; y el gestor comercial es el grupo Maersk, que conoce el buque desde su botadura y suele contratar el seguro de P&I (Protección e Indemnización), en el caso presente con The Britannia Steam Ship Insurance Association, de Londres, con sucursal en Singapur.***

***El seguro de casco-máquinas se cubre de acuerdo con las condiciones inglesas ITC (Hulls) 1/10/1983, en su versión de 1/11/95, y posteriores cláusulas actualizadas. Una de tales (additional clauses) es la 37 (versión 1/11/2003) para “objetos fijos y flotantes”, que tendrá relación directa con este caso. En virtud de esta garantía adicional, la condición relativa a la cobertura por casos de abordaje (cláusulas 6 y 7) queda modificada en el sentido de que el Asegurador se obliga a:***

***-indemnizar al Asegurado hasta tres cuartos de toda cantidad(es) pagada por éste a toda otra persona por concepto de responsabilidad legal por daños perjuicios resultantes de (6.1.1) PERDIDA O DAÑOS A TODO OTRO BUQUE U OBJETO FIJO O FLOTANTE O A BIENES EN LOS MISMOS; RETRASOS O PERDIDA DE USO DE …….TODO TAL OBJETO FIJO…***

***cuando tal pago por el Asegurado resulte ser consecuencia de que el buque asegurado haya ……….golpeado todo objeto fijo………………….;***

***-La indemnización aquí prevista (cláusula 6) será adicional a la correspondiente en razón de otros términos y condiciones de este seguro* (p.ej., principalmente pérdida y daños propios al buque).**

***Tal indemnización estará sometida a las siguientes condiciones:***

***-en ningún caso la responsabilidad total de los Aseguradores podrá exceder de su parte proporcional a los tres cuartos del valor asegurado del buque en cada siniestro (colisión con objeto fijo).***

***-los Aseguradores abonarán, también, tres cuartas partes de las costas legales recaídas sobre el Asegurado en relación con sus actuaciones para oponerse a las reclamaciones de responsabilidad o a obtener la limitación de tal responsabilidad, siempre que hayan sido autorizados por los Aseguradores a incurrir en tales costas y que la responsabilidad total de los Aseguradores no exceda del valor asegurado del buque objeto de seguro (****salvo conformidad por escrito del Asegurador****).***

***-Se excluyen: los pagos hechos por el Asegurado en concepto de remoción o disposición de obstrucciones, restos, cargamentos u otros bienes; ningunos bienes, reales o personales, salvo el objeto fijo; pérdida de vida, lesiones personales o enfermedades; polución, contaminación o daños al medio ambiente o amenaza de tales, salvo en los casos de salvamento (art.13.1 Convenio de Salvamento Marítimo 1989).***

***-en el caso de que la colisión o choque con el objeto fijo se haya producido por el buque objeto de seguro y el objeto fijo pertenezca, todo o parte, al mismo propietario del buque….. (***no resulta aplicable aquí***).***

***En virtud de la Condición 38 los Aseguradores, por escrito, pueden acceder a eliminar la expresión “tres cuartos”, lo que en el caso presente no parece ser el caso dada la práctica aseguradora.***

***El detalle de la condición de seguro es importante y en su conjunto revela la cobertura otorgada bajo el seguro de casco máquinas.***

***b) Por parte del Club de P&I del operador del buque.***

***El Asegurador de P&I para este buque es The Britannia Club, autorizado desde 2021 por la Monetary Authority of Singapore. Fundado en 1855 en Londres es hoy el P&I Club más antiguo del mercado mundial. Sus condiciones surgen de un contrato de seguro con el Miembro Asegurado (el operador del buque que tiene la gestión náutica del mismo), que incluye las “Reglas. Términos y Condiciones”. Tanto el contrato como sus reglas, términos y condiciones se rigen por Derecho Inglés y cualquier controversia, diferencia o litigio surgido en relación con las mismas estará sometido a la exclusiva competencia del High Court de Londres.***

***BRITANNIA RULES CLASS 3 ,23/24- III Riesgos cubiertos.***

***- Regla 19(10), del Britannia Club, DAMAGE TO PROPERTY:***

***Cobertura de las responsabilidades en las que el Miembro (Asegurado) pueda incurrir, junto con las costas y gastos correspondientes, sobre pagos de daños, perjuicios o indemnizaciones resultantes de toda pérdida, daños o infracción de derechos causados a propiedades ajenas, a saber:***

***(a)Objetos fijos y flotantes: responsabilidad por causa de pérdida o daños a atraques, muelles, dársenas, espigón, instalación de tierra de cualquier tipo, mueble o inmueble (que no sea otro buque o cargamento u otra propiedad transportada en el buque inscrito en el seguro) por razón de contacto entre el buque inscrito y tal objeto de propiedad.***

***En el caso del M/V Dali el “objeto fijo” ha sido la instalación de tierra llamada puente de Francis Scott Key, sito en el puerto de Baltimore (Maryland, EE.UU.).***

***Pero el seguro de P&I sólo cubrirá la parte de la responsabilidad del Miembro (Asegurado) que exceda de la suma cubierta por la Póliza de Casco-Máquinas, es decir una cuarta parte (1/4). Y teniendo siempre en cuenta que no será recuperable del P&I Club ninguna suma recuperables conforme a la Póliza de Casco- Máquinas o que habría sido recuperable del seguro sobre casco-máquinas en caso de no existir franquicias o deducciones aplicables en dicho seguro. La cobertura de este riesgo-tipo es complementaria con la de la póliza de casco-máquinas y, a la vez, “de exceso”, es decir, sólo tendrá efecto para aquellas cantidades que no sean recuperables por el Miembro (Asegurado) bajo la Póliza de Casco-Máquinas.***

***Reglas esenciales a tener en cuenta:***

***-el seguro de P&I para este tipo de riesgos (objetos fijos) cubre la responsabilidad legal del Miembro (Asegurado), por lo que tal responsabilidad, en caso de no ser admitida y aceptada por el Asegurador de P&I, tendrá que ser establecida por un tribunal competente mediante sentencia firme, definitiva e inapelable.***

***- dicha responsabilidad legal estará sometida al beneficio de limitación que confiera un derecho de limitación de deuda al Miembro (Asegurado) de acuerdo con la ley aplicable y a los Convenios internacionales aplicables a la reclamación.***

***-el Miembro (Asegurado)está obligado contractualmente, en virtud de la cláusula “pay to be paid” a abonar el importe de la reclamación en primer término y, después pero solo después, a reclamar y recuperar del P&I Club lo pagado. No hay derecho a la “acción directa” del perjudicado contra el Asegurador de P&I.***

***-La defensa del Miembro (Asegurado) frente a las reclamaciones será guiada y ejercitada bajo control del Club, directamente y por medio de los abogados designados con su consentimiento.***

***c) Otros seguros.***

***Los daños a la carga contenerizada estarán cubiertos por Pólizas de Seguro de Mercancías.***

***La pérdida y daños a los contenedores, que no fueran propiedad o empleo de la propia operadora del buque, tendrán cobertura de seguro a través de Pólizas concertadas por el Fletador.***

***La responsabilidad del porteador (operador y/o fletador por tiempo del buque) es objeto de cobertura por el Club de P&I conforme a las condiciones establecidas en la Clase III, Riesgos Cubiertos (“cargo claims”) establecidas por The Britannia Club, quien puede tener asimismo asegurados los “riesgos del Fletador por tiempo” Maersk Logistics (no confirmado).***

***-La instalación del puente destruido, obra pública del Estado de Maryland, podrá tener protección de seguro a través de esquemas municipales (de Baltimore), estatales (Maryland) o federales (Estados Unidos), de cuya confirmación, detalle y aplicabilidad al caso no disponemos. En todo caso, la eficacia aseguradora sobre el puente de todo esquema de Derecho Público actuará en primera línea e instancia directa, ya que para poder reclamar contra los seguros de casco-máquinas y P&I del buque será necesario determinar, ante todo, la responsabilidad del operador del buque en los hechos causídicos. Por lo que en su momento habrá de contemplarse un cuadro subrogatorio que permita proceder en demanda de la responsabilidad del operador del buque, y de ahí emprender los recobros de dichos seguros privados, salvo el caso (nunca descartable) de que las partes implicadas puedan llegar a acuerdos indemnizatorios o de concurrencia de las coberturas de seguro implicadas.***

***2.La responsabilidad dimanante de los hechos.***

***La delimitación final de los hechos del siniestro no nos permite adelantar un relato más que indiciario, que es conocido ya por lo divulgado en los medios de comunicación.***

***A fin de estimar, si no determinar, las CAUSAS y llegar a un apunte de responsabilidad habrá que esperar a que culminen las investigaciones judiciales que actualmente se siguen en Baltimore (personas fallecidas en el puente) y la que ha comenzado el Gobierno de Singapore, país del pabellón del buque. Por lo que, en el presente estadio a pocos días del suceso, solamente ensayaremos un dibujo del planteamiento legal del régimen de responsabilidad a estudiar y de sus aspectos variables.***

***En un supuesto de colisión o choque con un objeto fijo, tal como es la estructura del puente, es oportuna la analogía con el régimen jurídico del abordaje- pero únicamente- en cuanto a que el buque DALI es único autor de un contacto físico con el objeto fijo, en el que se han producido pérdida de vidas, lesiones y daños a propiedades; aunque no se sigue una culpa presunta de dicho buque, ya que puede haber intervenido la fuerza mayor, o incluso algún grado de culpa común. La existencia de culpa por parte del buque deberá ser establecida, así como la relación de causalidad entre esa culpa y el daño causado, con más la naturaleza y cuantía de los daños. Todo el espectro causativo culposo y sus consecuencias habrá de ser probado a satisfacción del tribunal competente, sin poder descartar la propia ausencia de culpa (por clara que parezca la imputación hoy a los ojos de los medios informativos).***

***El estudio jurídico ha de atender, en primer término, a la ley aplicable a la responsabilidad, que surgiría en un marco extracontractual (“in tort”) en lo que concierne al choque del buque con el puente, a diferencia de los daños sufridos por los contenedores y sus contenidos a bordo del buque, que se derivarían de un contrato de transporte marítimo.***

***El accidente será contemplado y los hechos serán configurados, a sus efectos jurídicos, por las leyes de los Estados Unidos. Como país anglosajón inserto en el “Common Law”, comprende y regula el derecho de daños mediante el concepto de “tort law” que da cabida a los actos perjudiciales en materia civil, es decir, el ilícito civil (llamado “civil wrong”) que dan lugar a una responsabilidad extracontractual. Por sí solos tales actos no pueden considerarse penalmente relevantes. La persona que, gozando de capacidad y responsabilidad legal, resulta ser autor del daño puede ser una entidad física o moral, y ha de responder por tal daño frente al perjudicado. El Derecho de daños estadounidense tiene origen jurisprudencial y es distinto en cada Estado de la unión. En el presente caso será de aplicación el régimen del “tort law“y del “negligence law” vigentes en el Estado de Maryland, junto con la jurisprudencia de los tribunales( District Courts, State Courts, Supreme Court y otras intervinientes de forma incidental), en cuanto ley del lugar de los hechos (“lex loci delicti”).***

***Tanto las responsabilidades como los daños y su determinación y admisión (según sean directos, indirectos, consecuenciales, remotos y, en su caso, morales; no “punitivos” salvo que se declaren responsabilidades penales) habrán de ser investigadas a la luz del Derecho estadounidense aplicable y de la jurisprudencia acogible por el tribunal competente (de la demarcación judicial de Baltimore).***

***3.La limitación de responsabilidad y la configuración de la deuda.***

***Por “compensation” se entiende, en Derecho anglosajón la indemnización fijada por un tribunal en reparación del daño causado al perjudicado por el causante declarado responsable. “Compensation” no alude a la restauración del perjudicado al estado económico en que se encontraba antes del siniestro, sino a la suma pecuniaria que el tribunal adjudique tras aplicar la ley y las circunstancias del caso, así como los actos realizados por el perjudicado para evitar los daños o, una vez producidos, disminuir su alcance perjudicial de forma cierta y cuantificable.***

***En el Derecho anglosajón y en el Derecho Marítimo Internacional, el responsable tiene derecho a limitar su responsabilidad, reduciendo el importe de la deuda frente al tercero(s). El Estado de Maryland posee su “Statute of Limitation”. En el nivel internacional existen dos Convenios de Bruselas relativos a Limitación de Responsabilidad de Navieros, de 1924 y 1957 respectivamente; y un Convenio de la OMI, hecho en Londres, en 1976 relativo a “Limitación de responsabilidad por Reclamaciones Marítimas”, modificado por un Protocolo de 1996, por lo que el reconocido internacionalmente en la actualidad es el LLMC 76/96, es decir, el “Convenio de Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones Marítimas”, Londres, 1976/96. Conforme a lo previsto en este Convenio de la OMI la reclamación por daños al puente Francis Scott Key podría ser objeto de limitación, por parte del operario del buque causante de los daños, de acuerdo con el Art.2(1)(a): daños a “vías navegables”, surgidos en relación vinculada con “la explotación del buque”. Salvo que se declarase la comisión de dolo o dolo eventual, el crédito que se reclamase quedaría limitado a 400 DEG (Derechos especiales de giro) x tonelada de arqueo del buque “Dali” (art.6, Protocolo 1996); atendiendo a que el tonelaje de registro bruto del buque es de 91.128 toneladas (Convenio internacional sobre Arqueo de Buques, 1969) la suma del fondo de responsabilidad se situaría en torno a DEG 36.451.200, constituyendo la responsabilidad máxima pagable por el operario del buque de forma total, por todas las reclamaciones que encajaran bajo dicho concepto y epígrafe. Entendemos que hay que descartar el régimen por tonelaje y un fondo de limitación tan atractivo en el caso presente.***

 ***Los Estados Unidos no han incorporado a su legislación ninguno de los tres Convenios internacionales antes mencionados en materia de limitación de responsabilidad. Habría que aplicar la legislación relativa a limitación de responsabilidad de los propietarios de buques, de 1851 (46 United States Code Appx.183(a), que dispone que el cálculo de limitación ha de realizarse sobre el valor del buque y del flete pendiente con posterioridad al siniestro (tomado de forma amplia en la jurisprudencia) e incluso sobre otros intereses, y no sobre el tonelaje del buque calculado con al accidente, como hacen los Convenios internacionales de 1957 y el citado LLMC 76/96.***

***Estados Unidos (el Estado de Maryland), no obstante lo anterior, tiene un sistema de limitación de responsabilidad por tonelaje, mediante una tarifa de USD420 x grt fijada en 1984 (cuya actualización por Maryland habrá de ser comprobada), para las reclamaciones por lesiones personales y muertes producidas en siniestros, que sería de referencia para las ocurridas en el caso del MV DALI favoreciendo al operario de forma parcial y especial para ese tipo de reclamaciones. En consecuencia, el régimen USA de limitación para daños a propiedades, pérdidas económicas y lucro cesante permitiría una cifra mucho mayor tras obtener el valor de mercado del buque mediante cotización antes del siniestro (no el valor asegurado en la póliza de casco-máquinas) y sumarle el importe del flete por tiempo para el período en el que se habría realizado el viaje del buque con carga a Sri Lanka. Con otro fondo de limitación especial (muertes y lesiones corporales). La sentencia más destacable en cuanto a la limitación según el valor del buque antes del siniestro fue la, ya clásica, dictada en el caso “The Titanic “en 1914.***

***Se deducirán de esta primera aproximación al tema los siguientes apuntes:***

***-la jurisdicción norteamericana tiene competencia.***

***-será de aplicación la ley del tribunal competente en este caso de responsabilidad extracontractual, y tal ley será la de los Estados Unidos (legislación estatal y federal).***

***-el régimen de limitación de responsabilidad será el correspondiente bajo la legislación aplicable de los Estados Unidos.***

***-las coberturas de seguro para daños a terceros, respecto al buque (casco-máquinas y la complementaria de P&I) entrarán en juego una vez haya sido declarada la responsabilidad del asegurado/miembro y tras haber accedido a la limitación de responsabilidad aplicable conforme a la ley del tribunal.***

***-las pólizas de seguro son derecho de contratos, sus términos y condiciones tienen toda vigencia entre los contratantes y en favor de terceros según lo establezcan tales condiciones, por lo que las mismas habrán de ser entendidas y cumplidas según su propio tenor y de acuerdo con la ley inglesa.***

***-entendemos que no hay “acción directa” disponible a favor de los terceros perjudicados y que todo litigio relativo a la aplicación del seguro y a las indemnizaciones a cargo del asegurador (tanto en casco-máquinas como en P&I) habrá de ser sometido a la jurisdicción británica determinada en las condiciones del seguro. No son descartables, en el plano de las reclamaciones de seguro, los conflictos jurisdiccionales y la atribución de competencia por parte de la jurisdicción estadounidense. Habrá que estar, asimismo, a lo que suceda por vía de procedimientos en materia de medidas cautelares contra los intereses del buque. La jurisprudencia marítima de “tort cases” está llena de supuestos a través de los cuales las partes involucradas en toda liza legal han buscado obtener la competencia del tribunal en el foro que mejor convenga a sus intereses y objetivos.***

***Cuanto antecede no puede ser entendido más que como un acercamiento preliminar al que será otro litigio marítimo de gran envergadura, coste, duración, interés decreciente, y resultados finales inciertos. El ejemplo del caso “Prestige” permanece aún objeto de lectura continuada después de 22 años de ocurrido el siniestro.***

**José M. Alcántara González**

 **Arbitro y Consultor Marítimo**