

Derecho Marítimo (Siniestros, Salvamento y Averías)

I. Los Accidentes Marítimos

El derecho marítimo distingue entre **siniestralidades mayores** y **siniestralidades menores**, según la gravedad del accidente y sus consecuencias jurídicas y económicas sobre el buque, la carga o las personas a bordo.

Las siniestralidades menores comprenden aquellos eventos que, sin poner necesariamente en peligro la integridad total del buque, generan daños parciales o situaciones que requieren asistencia técnica o judicial. Las siniestralidades mayores, en cambio, implican consecuencias de mayor envergadura: pérdida total del buque, daños graves a terceros o situaciones de peligro inminente para la tripulación y el cargamento.

Dentro de esta clasificación, los principales accidentes marítimos tipificados son los siguientes:

El abordaje ocurre cuando dos o más buques colisionan entre sí. Puede ser culposo —cuando se debe a negligencia, impericia o incumplimiento de las reglas de navegación— o fortuito, cuando obedece a causas de fuerza mayor. La determinación de la culpa es esencial para la asignación de responsabilidad civil y la obligación de reparar los daños. El Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje de 1910 ha constituido durante décadas el marco de referencia para la regulación de este accidente.

La varadura consiste en el encallamiento del buque en el fondo marino, en un banco de arena, arrecife u otro obstáculo, de forma involuntaria. Se diferencia del fondeo por su carácter accidental. Según su duración y la posibilidad de reflotamiento, la varadura puede ser temporal o definitiva, con consecuencias distintas sobre el contrato de seguro y los derechos del armador.

La arribada forzosa es la entrada no prevista de un buque en un puerto o lugar diferente al de destino, motivada por causas graves e imprevisibles: averías en el casco o la maquinaria, condiciones meteorológicas extremas, enfermedad de la tripulación, falta de víveres o combustible, entre otras. Para que produzca efectos jurídicos eximentes de responsabilidad, la arribada debe ser necesaria, legítima y no imputable a la negligencia del capitán o el armador.

El naufragio supone la pérdida total o parcial del buque por hundimiento u otras causas que lo colocan en estado de innavegabilidad irreversible. Es el accidente marítimo de mayor gravedad. Sus consecuencias abarcan la extinción del buque como bien jurídico, la posible declaración de pérdida total en el contrato de seguro y, dependiendo de las circunstancias, el surgimiento de obligaciones de señalización del pecio y de limpieza del fondo marino.

El incendio a bordo constituye uno de los riesgos más temibles en la navegación, tanto por su capacidad destructiva como por la dificultad de sofocarlo en alta mar. El incendio puede ser causa o consecuencia de otros accidentes marítimos. Su tratamiento jurídico implica la determinación del origen —caso fortuito, negligencia, dolo— a efectos de establecer las responsabilidades del armador, del cargador o de terceros.

II. Asistencia y Salvamento

Aunque en el uso corriente los términos asistencia y salvamento se emplean como sinónimos, el derecho marítimo los distingue con precisión técnica.

La **asistencia** tiene lugar cuando el buque auxiliado no ha perdido el control de la situación: se encuentra en peligro, pero la tripulación sigue a bordo y dirige las operaciones. El buque auxiliador coopera con el asistido, quien conserva cierto grado de autonomía.

El **salvamento**, en cambio, se produce cuando el buque o la carga se encuentran en situación de peligro grave e inminente, sin posibilidad de que la propia tripulación los rescate por sus propios medios. El salvador actúa con plena iniciativa y sin la participación efectiva del salvado. Esta distinción, recogida en el Convenio Internacional de Salvamento Marítimo de 1989, tiene consecuencias directas sobre la cuantía y el régimen jurídico de la remuneración.

El principio no cure no pay

El principio rector en materia de remuneración del salvamento es el denominado **no cure no pay** ("sin éxito, sin pago"). Conforme a este principio, el salvador solo tiene derecho a percibir remuneración si las operaciones de salvamento producen un resultado útil, es decir, si se logra salvar el buque, la carga, el flete o algún bien de valor. Si a pesar de los esfuerzos realizados el buque se pierde, el salvador no tendrá derecho a compensación económica, salvo las excepciones contempladas en los convenios vigentes.

La importancia de este principio es doble. Por un lado, incentiva al salvador a desplegar el máximo esfuerzo y emplear todos los medios disponibles, pues solo el éxito genera remuneración. Por otro lado, permite al armador del buque siniestrado no asumir costos cuando el resultado es infructuoso, lo cual equilibra los intereses de ambas partes.

No obstante, el Convenio de 1989 introdujo una excepción significativa: la **compensación especial** a favor del salvador cuando este haya evitado o minimizado daños al medio ambiente, aunque no haya logrado salvar el buque o la carga. Esta compensación cubre los gastos razonables del salvador e incluso puede incrementarse cuando el resultado ambiental ha sido notoriamente positivo. Con ello se reconoce que el interés medioambiental trasciende el mero valor económico de los bienes salvados.

Formas de compensación

La remuneración del salvamento puede determinarse de distintas maneras:

- **Acuerdo contractual previo:** las partes suscriben un contrato de salvamento antes o durante las operaciones. El más utilizado en la práctica internacional es el formulario Lloyd's Open Form (LOF), que deja la determinación de la remuneración a arbitraje en caso de desacuerdo.
- **Determinación judicial o arbitral:** a falta de acuerdo, el tribunal o árbitro competente fija la remuneración atendiendo a criterios como el valor de los bienes salvados, el grado de peligro, el éxito obtenido, el riesgo asumido por el salvador, los gastos incurridos y el tiempo empleado.
- **Compensación especial por daño ambiental:** calculada sobre los gastos razonables del salvador, con posibilidad de incremento de hasta un 30% adicional —o excepcionalmente hasta un 100%— cuando la actuación haya tenido resultados positivos para el medio ambiente.

III. Avería

Definición

En derecho marítimo, el término **avería** tiene un alcance más amplio que el lenguaje común. No designa únicamente una falla mecánica o un daño al buque, sino que abarca, en sentido amplio, todo gasto extraordinario o sacrificio de bienes que sobreviene en el curso de la expedición marítima.

Clasificación

La clasificación fundamental distingue entre la **avería gruesa o común** y la **avería simple o particular**.

La **avería gruesa** —también llamada avería común— es aquella en la que, para hacer frente a un peligro común que amenaza al buque y a la carga, se realizan sacrificios voluntarios de bienes o se incurre en gastos extraordinarios. Su rasgo definitorio es que el sacrificio se efectúa en beneficio de la expedición en su conjunto: tanto el buque como el cargamento son salvaguardados por igual. El ejemplo clásico es el lanzamiento de mercancías al mar (jettison) para aligerar el buque y evitar su hundimiento. Las Reglas de York y Amberes, en sus sucesivas versiones, constituyen el principal instrumento de codificación de la avería gruesa a nivel internacional.

Los requisitos para que un acto sea declarado avería gruesa son cuatro: el peligro debe ser real y común; el sacrificio debe ser voluntario e intencional; debe ser razonable y proporcionado; y el resultado debe haber sido útil, aunque no necesariamente exitoso en su totalidad.

La **avería simple o particular**, en cambio, comprende todos los daños o gastos que no reúnen las condiciones anteriores. Son pérdidas que afectan exclusivamente a quien las sufre —el armador o el cargador— y no son distribuidas entre todos los interesados. Constituyen la regla general; la avería gruesa es la excepción.

Efectos

Los efectos jurídicos de cada tipo de avería son radicalmente distintos.

En la **avería simple**, el daño o gasto es soportado por quien lo sufre sin derecho a contribución de los demás partícipes de la expedición. El armador responde de los daños del buque; el cargador, de las pérdidas sufridas por su mercancía. La indemnización, si procede, se canaliza a través del contrato de seguro marítimo.

En la **avería gruesa**, se produce una distribución equitativa de las pérdidas entre todos los interesados: armador, cargadores y, en su caso, el naviero por el flete. Para ello se elabora una **liquidación de avería gruesa**, proceso técnico-jurídico encomendado a un profesional especializado —el liquidador de averías o average adjuster— quien determina el valor de los bienes salvados y el monto del sacrificio, y calcula la contribución proporcional de cada parte. Este mecanismo responde a un principio de equidad: si el sacrificio fue realizado en beneficio de todos, todos deben contribuir a su coste.

Desde el punto de vista práctico, la declaración de avería gruesa desencadena un complejo procedimiento: los cargadores deben prestar una garantía o depósito —generalmente a través de su aseguradora— antes de que sus mercancías sean entregadas, y la liquidación puede extenderse por meses o incluso años cuando el volumen de la carga es considerable o los hechos son controvertidos.