

Lesiones en alta mar, y por qué un abogado de lesiones en alta mar parte de otra ley

<https://filemyaccident.com/es/commercial/offshore-injury/> · retrieved 2026-09-13

¿Qué pasa si me lesiono trabajando en alta mar?

Por lo general queda fuera de la compensación laboral estatal. Un marino (seaman) puede demandar al empleador por negligencia ante un jurado, la embarcación tiene el deber absoluto de ser apta para navegar, y la manutención y curación se deben haya habido culpa o no. El plazo marítimo general es de tres años; el del trabajador portuario, uno.

La ley que llega hasta el agua

La Ley Jones (Jones Act) le da el derecho a reclamar la negligencia del empleador, algo que un sistema común de compensación laboral le habría quitado.

46 U.S.C. § 30104

No depende del cuidado que se haya tenido, así que una embarcación defectuosa basta sin tener que probar culpa.

Mitchell v. Trawler Racer, Inc., 362 U.S. 539, 550 (1960)

Es la manutención y curación (maintenance and cure), es decir comida, alojamiento y atención médica durante la recuperación, que se pagan solo por la relación de trabajo.

Aguilar v. Standard Oil Co. of N.J., 318 U.S. 724, 730-31 (1943)

Pasada esa línea, una muerte en el mar es una acción federal de almirantazgo bajo la ley de muertes en alta mar (Death on the High Seas Act, DOHSA), y los daños que se pueden cobrar son más limitados.

46 U.S.C. § 30302

Cuentan los muelles, los diques secos, las terminales y las gradas de construcción, y por eso el trabajo portuario queda dentro de la ley de compensación para trabajadores portuarios (Longshore and Harbor Workers' Compensation Act, LHWCA).

33 U.S.C. § 903(a)

Pasado ese plazo, el reclamo portuario bajo la ley de compensación para trabajadores portuarios (LHWCA) queda vencido, contado desde la lesión o la muerte.

33 U.S.C. § 913(a)

Es el plazo general para demandar por una lesión o una muerte marítima, salvo que otra ley fije uno distinto.

46 U.S.C. § 30106

Maritime and offshore injury law, verificado el 2026-09-11 por second-pass check agent, independent of the author.

Quién responde cuando el lugar de trabajo flota

Un empleado común que se lesiona en el trabajo cambia el derecho a demandar por un sistema de compensación. Un marino (seaman) no. La Ley Jones (Jones Act) le da al marino el derecho de demandar al empleador por negligencia, ante un jurado, que es justamente el derecho que un esquema de compensación común le quita.

La embarcación misma carga una segunda obligación, aparte. El deber de proporcionar una embarcación apta para navegar (seaworthiness) no depende del cuidado que haya puesto nadie, así que una embarcación defectuosa, una tripulación no apta o un equipo inseguro pueden bastar sin necesidad de probar que alguien fue descuidado.

Quién es el demandado depende del trabajo tanto como del agua. Las contratistas de perforación, los dueños de la embarcación, los operadores de la plataforma y las empresas de servicios suelen ser negocios distintos en una misma obra, y cuál de ellos responde depende de hechos que nadie en el lugar está en posición de resolver.

Qué queda registrado en alta mar, y quién lo controla

El trabajo en alta mar está documentado a un nivel que el trabajo en tierra no. Los análisis de seguridad de la tarea, las charlas de seguridad previas al turno, los permisos de trabajo, los manifiestos de tripulación, las bitácoras de la embarcación y los reportes diarios de perforación se generan de rutina, y dejan constancia de cuál era la condición antes de que alguien se lesionara.

Casi todo eso lo tiene el empleador o el operador. Un reporte escrito en las horas siguientes a una lesión lo escribe gente que trabaja para la parte a la que se le va a pedir que pague, y por eso un relato independiente tomado temprano vale más de lo que parece.

El reporte federal de incidentes agrega una segunda copia. Los incidentes en alta mar se reportan al regulador, y el bloque de datos de abajo está armado con esos reportes, así que la magnitud de lo que pasa allá afuera es registro público y no la versión de nadie.

Por qué esto no es un asunto de compensación laboral

La primera pregunta es en qué sistema está, y no se deduce del puesto. Un marino (seaman) queda bajo la Ley Jones (Jones Act) y el derecho marítimo general. Un estibador, un reparador de barcos o alguien que trabaja en un muelle o una terminal probablemente queda bajo la ley de compensación para trabajadores portuarios (Longshore and Harbor Workers' Compensation Act, LHWCA), que alcanza las aguas navegables y la zona portuaria contigua.

Los plazos son muy distintos entre sí, y esto es lo que le cuesta el reclamo a la gente. El límite del derecho marítimo general para una acción por lesión o muerte es de tres años. Un reclamo bajo la LHWCA queda precluido después de uno, contado desde la lesión o desde la muerte.

Más allá de tres millas náuticas de la costa, una muerte en el mar se convierte en una acción federal de almirantazgo bajo la ley de muerte en alta mar (Death on the High Seas Act, DOHSA), y los daños que se pueden recuperar ahí son más estrechos que los que tendría una familia en tierra. Dónde ocurrió el incidente es, por lo tanto, una pregunta sobre dinero y no sobre geografía.

Incidentes en alta mar reportados en el Golfo

2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024

The kinds of event BSEE flags, in 2024. An incident can carry more than one, and most carry none of them, so this column comes to 657 rather than the 1,006 above.

Por dónde seguir, y cómo encontrar un abogado de lesiones en alta mar

- Comercial
- El directorio de abogados, y qué significa aparecer en él
- Accidentes de camiones
- Accidentes de Uber y Lyft
- Accidentes en refinerías y plantas
- Accidentes de aviación
- Muerte injusta
- Filing deadline calculator (en inglés)
- This page in English

Llévate esta página

Descarga esta página en una hoja (PDF)

Want to discuss your accident?

Answer a few questions to request an attorney review. You choose whether to hire anyone.

Consultar es gratis. No queda obligado a contratar a nadie.

Advertisement

FileMyAccident is an advertising service, not a law firm, and nothing here is legal advice. Using this site does not create an attorney-client relationship.

Sources

46 U.S.C. § 30104: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/30104>
Mitchell v. Trawler Racer, Inc., 362 U.S. 539, 550 (1960):
<https://caselaw.findlaw.com/us-supreme-court/362/539.html>
Aguilar v. Standard Oil Co. of N.J., 318 U.S. 724, 730-31 (1943):
<https://caselaw.findlaw.com/court/us-supreme-court/318/724.html>
33 U.S.C. § 903(a): <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/33/903>
33 U.S.C. § 913(a): <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/33/913>
46 U.S.C. § 30302: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/30302>
46 U.S.C. § 30106: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/30106>

FileMyAccident is not a law firm and nothing here is legal advice. Every legal statement in this kit carries the source it came from, and the law changes. Check the source, or ask a lawyer licensed in your state.