

II Ciclo de Conferencias Online CME

El caso Ever Given reúne todas las instituciones y naturalezas de disputas del derecho marítimo

- **Carlos Cremades: “El eco mediático que ha tenido esto se debe a qué ha ocurrido, pero también a dónde ha ocurrido”.**
- **El mercado asegurador es el que mayor impacto está teniendo con motivo de este incidente.**
- **El análisis técnico del accidente puede llevar a revisar la normativa y hacerla más estricta en el Canal de Suez para el futuro.**

Diferentes expertos participan en una nueva jornada del Clúster Marítimo Español donde analizan el accidente del Ever Given en el Canal de Suez y sus repercusiones, desde la perspectiva legal, aseguradora y técnica.

Madrid, 21 de Junio de 2021. El Clúster Marítimo Español (CME) celebra una nueva jornada del II Ciclo de Conferencias Online del CME titulada *La varada del Ever Given en el Canal de Suez. Los distintos enfoques*, en la que diferentes expertos analizan un caso que reúne todas las instituciones y naturalezas de disputas del derecho marítimo, tal y como ha explicado uno de los ponentes en su intervención. Una peculiaridad que sin duda lo convierte en un hecho de gran interés.

En este sentido, no cabe ninguna duda de que el suceso y sus consecuencias coparon la actualidad informativa de todo el mundo, tanto por el hecho en sí como por la ubicación del suceso, como ha explicado Carlos Cremades, presidente de la Real Academia de la Mar, que ha justificado la importancia por ser un lugar históricamente muy relevante debido a su papel como espina dorsal de la comunicación del imperio británico. “El eco mediático que ha tenido esto se debe a qué ha ocurrido, pero también a dónde ha ocurrido”, ha aclarado Cremades, al tiempo que ha repasado la historia reciente del Canal. “Podrán suceder otros problemas, en otros sitios, quizás con un impacto marítimo técnico incluso superior, pero nunca tendrán el que hemos vivido con el Ever Given, porque ha sucedido en un sitio que ha sido el epicentro de cantidad de acontecimientos”, ha justificado Cremades.

Repercusión jurídica

Tras la introducción de Carlos Cremades, Javier Portales, socio en Albors Galiano Portales, nos adentra en la perspectiva jurídica del suceso, afirmando que es un caso complejo pero interesante, porque “reúne todas las instituciones y naturalezas de disputas del derecho marítimo”. Ante esto, el escenario legal en el que se enmarca el suceso es que hay una reclamación de la autoridad del Canal Suez contra los intereses del buque Ever Given. Inicialmente, la autoridad reclamaba aproximadamente 900 millones de dólares, pareciendo haberse reducido a un importe más moderado de 600 millones. Esta reclamación incorpora los costes que, como consecuencia del incidente, se han incurrido por parte de la autoridad portuaria del Canal de Suez, costes que se van a tener que soportar. Además, con interés conceptual, la reclamación incluye perjuicios económicos como consecuencia del bloqueo del Canal y el daño reputacional.

“Una cuestión muy importante es que los perjuicios económicos van a ir asociados a la pérdida de ingresos por bloqueo del Canal, pero, a su vez, habrá que tener en cuenta que el ritmo de paso de buques aumentó inmediatamente. Por lo que existe un debate en torno a ello”, explica Portales. La medida adoptada por la autoridad portuaria ha sido proceder al embargo del buque. En este sentido, o se llega a un acuerdo, o el barco quedará allí retenido. El pronóstico de esta reclamación contra los intereses del Ever Given resulta perjudicial para el armador, ya que hay que tener en cuenta dónde están litigando.

Para Portales, la siguiente reclamación importante es la de los armadores contra los intereses de la carga. En este sentido, hay que tener en cuenta instituciones como la Avería Gruesa y el Salvamento contratado por los intereses del Ever Given.

Por último, en un tercer punto estarían las reclamaciones inversas, las de los intereses de la carga contra los intereses del barco.

Por su parte, Jaime Albers, asociado principal de Albers Galiano Portales, ha hecho referencia a dos reflexiones. La primera gira en torno a la justificación de la institución de la limitación de responsabilidad. Tradicionalmente, siempre se ha justificado este tratamiento especial a los buques y armadores, precisamente en los riesgos inherentes a la navegación marítima y los riesgos extraordinarios a los que se exponen los armadores de los buques. Esa justificación, junto con otras, ha ido trasladándose más a lo que es una justificación de tipo actuarial. Se trata de que los armadores puedan cubrir sus riesgos con sus seguros de P&A y que las aseguradoras puedan asumirlos razonablemente, asegurando una compensación limitada. “Quizá este caso es uno de los que nos lleva a la justificación tradicional de la institución de la limitación, y es que hay pocas actividades económicas en las que un error puntual de un práctico o capitán pueda tener como consecuencia una afectación del tipo del Ever Given”, analiza Albers.

La segunda reflexión se centra en la efectividad de la institución en sí. En el día a día, cuando las reclamaciones están bajo el radar mediático y se limitan a entidades privadas, se defiende la limitación, se aplica en la práctica y se constituyen fondos de limitación. Con las problemáticas típicas de convenios internacionales, de alguna forma, la institución funciona y se aplica. Esto lleva a otra reflexión: cuando hay una desproporción manifiesta entre el límite y las consecuencias económicas de un siniestro determinado, lo lógico es que se va a tratar de salvar de alguna forma esa institución. Esto lleva a pensar que, en realidad, los límites tienen que tener un contenido económico suficiente para que nunca haya una desproporción manifiesta entre el límite de responsabilidad del naviero y las consecuencias económicas del siniestro. Es una reclamación sujeta a limitación, porque los daños materiales son susceptibles de limitarse, no así la reclamación de salvamento marítimo, que está específicamente excluida para promulgar y promocionar esa actividad económica. “Quitando eso, el resto de la reclamación del Canal de Suez estaría sujeta a la limitación de responsabilidad por créditos marítimos. A partir de ahí, entran en juego las estrategias procesales”, ha indicado Albers.

Mercado asegurador

El mercado de los seguros es otro elemento importante que juega un papel esencial en accidentes como el del Ever Given. Para arrojar luz en este ámbito, Cristina Portuondo, senior Marine Claims Handler de RSA España, ha aseverado que el mercado asegurador es el que mayor impacto está teniendo con motivo de este incidente, muy en particular el mercado reasegurador. Así, ha hecho mención a la Avería Gruesa, como una cobertura afectada de lleno por el accidente. Mediante esta cobertura, las aseguradoras del buque asumirán la cuota correspondiente al buque en la Avería Gruesa. De la misma forma, ha explicado que los diferentes acontecimientos históricos en los que el Canal de Suez ha tenido protagonismo han hecho evolucionar el desarrollo de los seguros aplicados, como es el caso del Loss of Hire o los seguros de Casco y Máquinas, y P&A.

En cuanto a cobertura, según la ponente, es posible que los armadores del Ever Given tengan un seguro de Loss of Hire y, en ese caso, lo sea en condiciones inglesas adaptadas al mercado japonés. De ser así, podría tener cobertura de Loss of Hire, en tanto que habría reclamación bajo la póliza de Casco y Máquinas. El resto de buques que hubieran contratado Loss of Hire en condiciones inglesas no tendrían cobertura, porque no se daría el *trigger* habitual para este tipo de pólizas.

En caso de que alguno de los buques hubiera contratado el Loss of Hire en condiciones nórdicas su situación sería mejor que en condiciones inglesas, porque según el Nordic Plan, la cobertura del Loss of Hire también es activa en los casos donde se produce una pérdida de tiempo provocada por obstrucciones físicas diferentes al hielo, a la salida de un puerto o un área similar. “El lugar donde ocurrió la varada sí sería un área similar, activando la cobertura del Loss of Hire. Sólo se beneficiarían aquellos buques que en el momento de la varada se encontraban físicamente dentro del canal y, siempre que, hubieran contratado en condiciones nórdicas”, indica Portuondo.

Por otro lado, ha hecho referencia al seguro de mercancía, dirigiéndose la preocupación a las mercancías percederas a bordo del Ever Given u otros buques que, de una manera menos significativa, se hayan visto afectados por el retraso.

En lo que a la Avería Gruesa se refiere, la oradora ha afirmado que estamos ante una de las Averías Gruesas de mayor envergadura de los últimos años, esperándose que el salvamento sea el concepto más relevante que se incluya. El mayor problema práctico que presenta la Avería Gruesa en estos momentos, es que los armadores adelantan los fondos de la reclamación por salvamento a los salvadores o prestan garantías, pero en este caso es muy difícil que los armadores puedan adelantar tanto dinero. “El gigantismo de los buques está bajo la lupa de los aseguradores. Cuanto mayores son los buques, mayores son los problemas”, ha indicado Cristina Portuondo. Por su parte, Javier Soriano, Marine Director de Atlantic Insurance & Reinsurance Brokers, ha hablado sobre el seguro de protección e indemnización. El accidente del Ever Given empezó como una colisión contra el propio canal. En este sentido, la cobertura del P&A del armador en cuestión se activa a efectos de la responsabilidad que ese armador pueda tener por los daños causados. Una lectura más amplia puede permitir que, a la luz de los daños

causado al canal, la cobertura de P&A de armador del buque se activase también respecto, no solo de los daños directos, sino de las pérdidas consecuenciales. “El Ever Given es un caso bastante atípico, pero no será ni la primera ni la última vez que una vía de navegación o un puerto se pueda ver afectado por un determinado accidente de navegación que sufra o cause algún buque”, ha indicado Soriano.

Más allá de las pretensiones de la propia autoridad del Canal, aunque los daños hayan sido mínimos, por esas pérdidas consecuenciales y por el derecho nacido de esos términos contractuales de reclamar al armador del buque en previsión de las reclamaciones que pudiera afrontar el propio Canal, se puede estar hablando de una cifra muy cuantiosa.

En consecuencia, hay unas sanciones del Canal. En este sentido, el armador del buque estará cubierto a los efectos de las sanciones impuestas en la medida en la que se establezca su responsabilidad.

En lo que se refiere a la cobertura de mercancías, un evento de esta naturaleza amplía estas coberturas, al menos potencialmente. “No hablamos de daños, sino de responsabilidades. Frente al P&A habría que establecer que mercancías han podido ser dañadas”.

Consideraciones técnicas

Aportando un punto de vista más técnico Víctor Mendiguren, titular de la patente Full Aft Technology, señala que, ante la ausencia de datos e informes oficiales, es necesario acogerse a la suposición para saber qué pasó realmente. El Ever Given tiene una estructura muy usual basada en un accionamiento principal enorme, muy lento, con línea de ejes larga, que culmina en una hélice donde se aplica la fuerza de empuje. También cuenta con un timón que aplica una fuerza transversal, que hace que el buque vire. Con estas características, Mendiguren señala el viento y la acción humana como actores principales en este accidente.

Pudiendo haber alcanzado ráfagas de hasta de 70 km/h, y ejerciendo una fuerza de hasta 150 toneladas, se ve como el buque oscila de la orilla derecha a la izquierda. Habría que analizar si esto se debe a las rachas de viento. Y si es así, podría haber varado antes o después.

Respecto a la interacción humana, hay que tener en cuenta que los tiempos de reacción del hombre y de las máquinas son diferentes, por lo que a la hora de corregir los movimientos del buque la situación fuera más complicada. De igual manera, se desconoce si el viento está medido y medido en un sistema de ayuda a la navegación, y el hombre no se ha dado cuenta de que el viento ha cambiado. “Los recursos de actuación correctivos que tiene el buque son muy primitivos. Siempre estamos con riesgo de accidente alto, ya que el timón está a un cuarto de su eficiencia y tenemos un elemento de ayuda relativamente débil. Por otro lado, el tiempo de respuesta del hombre también es lento”, ha explicado Mendiguren.

Como alternativa al sistema instalado en Ever Given, Mendiguren propone un sistema patentado que ofrece un par más grande y lo que hace es que el barco gira, no oscila.

A modo de conclusión, Víctor Mendiguren aboga por hacer un diagnóstico detallado en base a valores obtenidos en el buque en los últimos 15 minutos y, tras esto, aplicar todos los elementos jurídicos, de seguros, etc.

Por su parte, José Ramón Iribarren, director general de Siport21, apela a la prudencia ante un caso de tal magnitud y ausencia de información oficial, puesto que, en sus palabras, “hay que hacer un análisis muy riguroso. Nunca hay una causa única, sino que se suelen dar una serie de acontecimientos”. Al igual que el anterior ponente, Iribarren pone el foco sobre el fallo de gobierno del barco, los fallos humanos o las condiciones externas y meteorológicas, como posibles causantes del incidente.

Para concretar un poco más, el director general de Siport21 hace hincapié en que el enfoque más adecuado para tratar este caso es el análisis de riesgo, en el que se tendrían que medir la probabilidad y las consecuencias del accidente en cuestión. Y, a modo de conclusión, cree que todo esto puede llevar a revisar la normativa y hacerla más estricta en el Canal de Suez para el futuro.

Nota para los editores:

En el siguiente enlace puedes disponer de imágenes sobre el evento: <https://bit.ly/3gS84Ai>

En el siguiente enlace puedes acceder a nuestro canal de Youtube con nuestras jornadas: <https://bit.ly/3vfnNa>

Para más información puede ponerse en contacto con la dirección de comunicación del Clúster Marítimo Español:
José Henríquez | comunicacion@clustermaritimo.es | Tel.: 91 339 68 98 | M.: 628 26 90 82