

# El incidente del 'Ever Given' cumple un año con cabos sueltos por resolver



El portacontenedores 'Ever Given' quedó encallado en el Canal de Suez hace justo un año. El incidente marcó uno de los clímax de las disrupciones en la supply chain que, por uno u otro motivo, se han sucedido desde el inicio de la pandemia en 2020. En el caso del barco de la naviera Evergreen, provocó una disrupción de la cadena de suministro marítima mundial durante los seis días que atascó la infraestructura egipcia. Tras 365 días del colapso, aún restan pendientes muchas de las cuestiones judiciales. Por su parte, la Autoridad del Canal de Suez (Suez Canal Authority) está inmersa en un proyecto de ampliación de su canal principal y paralelo para mejorar el cruce de buques y evitar situaciones similares en el futuro. Sin embargo, restan muchas cuestiones por resolver en materia jurídica, pero sobre todo respecto a la concreción de fórmulas para que un incidente de este tipo vuelva a provocar un nuevo colapso de las cadenas de suministro.

El director del Máster en Derecho Marítimo de la Universidad Católica de Valencia, Enrique Badimón, apunta que resulta «fundamental reflexionar sobre el actual modelo de producción y las consecuencias que tiene la producción de

bienes a muy bajo coste». Badimón cita como soluciones «la relocalización o el incremento de costes que supondría el almacenamiento y la creación de reservas, que no derivasen en falta de suministro en circunstancias excepcionales». El socio de MA Abogados, Carlos Salinas, se pronuncia en esta misma línea: «Diversificar las fuentes de aprovisionamiento». Salinas recuerda que «hay que tener un plan B por si el suministrador principal falla o la cadena de suministro se bloquea en algún punto», una estrategia que un año después del 'Ever Given' todavía no está lo suficientemente extendida.

Por su parte, el consejero delegado de la correduría de seguros Tractio, Rafael Real, ha subrayado que el problema «radica en los ajustes de costes que aplican todos los sectores industriales y la solución pasa por tener grandes stocks, es decir, lo contrario de su operativa, ya que aumentaría los costes». Reconoce que es un asunto «complejo, especialmente en mercancías que no se pueden transportar por medio distinto del marítimo, bien por costes, bien por tipología». Asimismo, Enrique Badimón también ha señalado que para que el «transporte marítimo pueda funcionar con normalidad, incluso cuando se produce algún tipo de incidente como el del 'Ever Given', es necesario que no haya distorsiones en el resto de la cadena logística y que, desde los puertos, a nivel de intercambio entre modos de transporte o almacenaje de las mercancías, se funciona de forma fluida y eficaz». Para lograrlo, «son necesarios protocolos de actuación que impidan el colapso de puertos o el bloqueo comercial cuando se producen incidentes de este tipo».

El tamaño cada vez mayor de los buques también es uno de los puntos de debate que surgió a raíz del incidente del 'Ever Given' en el Canal de Suez. En este sentido, el presidente del Instituto Marítimo Español, Alfredo Pardo, ha señalado que la ampliación del canal que se está llevando a cabo «es importante, pero no suficiente para garantizar el complejo tema de la seguridad de los megabuques». De la misma opinión es Enrique Badimón (Universidad Católica de Valencia), que ha señalado que cuanto «mayores sean las dimensiones de un buque y, por ende, mayor su carga, más numerosos van a ser los problemas derivados de los incidentes que pueda sufrir, como ocurrió en el Canal de Suez». Sobre este aspecto, Rafael Real (Tractio) apunta que una parte «muy importante para que no se repita incumbe a las autoridades del canal y pasa por un mantenimiento correcto y una mayor y mejor capacitación de su personal». Por su parte, Carlos Salinas (MA Abogados) destaca que la siniestralidad cero «es una quimera, pero

hay que seguir tratando de mejorar la seguridad en todos los ámbitos: infraestructuras portuarias, buques y tecnología».

Aunque no se ha publicado el informe definitivo sobre el accidente, «parece que se trata de varios errores humanos a pesar de que en el buque navegaban en el momento del percance prácticos del canal», ha explicado el presidente del Instituto Marítimo Español (IME). En su opinión, «deberían haber actuado de una forma mucho más conservadora, es decir, apoyando el tránsito en esa zona con remolcadores y no tratando de salir del problema aumentando la velocidad del buque, que pasó de 9 nudos a 13 nudos en el momento del embarrancamiento». También recuerda que la Autoridad del Canal de Suez «obliga a los usuarios del mismo a aceptar su peculiar normativa, a fin de que no puedan efectuarse reclamaciones sobre la misma». En este sentido, concreta que «los prácticos no van como tales, con las responsabilidades intrínsecas a esta figura, sino como tripulación supernumeraria enrolada en el buque para diferentes misiones».

## **ABRIR UN DEBATE SOBRE LOS PROTOCOLOS JURÍDICOS ANTE ESTOS ACCIDENTES**

El encallamiento del 'Ever Given' en el Canal de Suez provocó un debate sobre las responsabilidades del incidente y su resolución en las instancias judiciales. Sin embargo, un año después, no se ha establecido ningún protocolo jurídico distinto a los existentes en ese momento, pero los expertos sí han demandado abrir una reflexión sobre algunas instituciones jurídico-marítimas.

Para Enrique Badimón (Universidad Católica de Valencia), «una cuestión sobre la que se debería reabrir el debate es sobre los límites a la modificación de cláusulas en los contratos ante circunstancias excepcionales, como las que provocó el 'Ever Given' y la importancia y alcance de la cláusula 'rebus sic stantibus' en los contratos». El director del Máster en Derecho Marítimo de la Universidad Católica de Valencia ha indicado que otra cuestión que se ha vuelto a abrir «es el debate en torno a la histórica institución de la avería gruesa y el régimen de responsabilidad solidaria, aquella que obliga a todos los interesados en la realización del viaje a que se hagan cargo de los daños y perjuicios ocasionados para la salvaguarda de los bienes comprometidos en el marco de una expedición marítima, en proporción al valor de las mercancías que transportan». En este sentido, se pregunta si esta «centenaria institución sigue teniendo sentido hoy en día, como sí lo tuvo en sus orígenes, o se ha convertido en un mecanismo para las grandes navieras de transmisión de responsabilidad a los titulares de la carga».

A juicio de Carlos Salinas, en este caso, «se ha utilizado la figura de la avería gruesa que es muy criticada en la doctrina y que, probablemente, vaya a alargarse durante varios años». El socio de MA Abogados ha afirmado que, sin duda, «debería modernizarse el derecho marítimo para afrontar mejor grandes siniestros como este». En opinión del presidente del Instituto Marítimo Español, es una tarea compleja, porque «no es posible establecer un protocolo jurídico, ya que todas las disposiciones y normativas sobre tráfico marítimo tienen que proclamarse en convenios internacionales en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), que son de larga gestión e implantación». Por lo tanto, ha añadido, «habrá que conformarse con las sentencias firmes que se produzcan en todas las actuaciones judiciales en marcha».