

# EL DÍA QUE EL EVER GIVEN BLOQUEÓ EL TRANSPORTE MARÍTIMO: RESPONSABILIDAD POR LOS DAÑOS, PERJUICIOS Y RETRASOS GENERADOS

## The Day when Maritime Transport was Blocked by the Ever Given: Liability for Damages, Losses and Delays

Aitor Domínguez Uranga  
Universidad de Deusto

E-mail: [aitordominguezuranga@opendeusto.es](mailto:aitordominguezuranga@opendeusto.es)



**Autor**

El transporte marítimo es uno de los más importantes en el sector del comercio internacional; más del 80% de las mercancías son trasladadas por mar. El tamaño de los buques es cada vez más colosal, lo que permite poder trasladar mayor número de cargamento que otros transportes convencionales: como los camiones, los trenes o los aviones. No obstante, al igual que estos, los buques tienen tendencia a sufrir accidentes durante la prestación de sus servicios, sobre todo en rutas que resultan complicadas de atravesar. Cuando los accidentes tienen lugar, se genera una responsabilidad que se debe acotar por quien genera los daños y los perjuicios. Esto mismo es lo que se está teniendo en cuenta sobre el accidente ocurrido recientemente en el Canal de Suez, debido al bloqueo por el Ever Given, causando temporalmente el cierre del tráfico marítimo en su zona.



**Resumen**

*Maritime transport is one of the most important in the international trade sector; more than 80% of goods are transported by sea. The size of ships is becoming increasingly colossal, allowing them to carry more cargo than other conventional modes of transport such as trucks, trains or airplanes. However, ships are prone to accidents in the course of their services, especially on routes that are difficult to traverse. When accidents occur, a liability arises and must be assessed by those responsible for the damages that have been caused. This is what is being taken into account in the recent accident in the Suez Canal, due to the blocked of the Ever Given, causing the temporary closure of maritime traffic in its area.*

Canal de Suez; Ever Given; accidente marítimo; responsabilidad; daños y perjuicios; retrasos; indemnizaciones; derecho marítimo; transporte marítimo



**Key words**

*Suez Canal; Ever Given; maritime accident; liability; delays; indemnities; maritime law; maritime transport*

Recibido: 10/05/2021. Aceptado: 27/05/2021



## 1. Introducción

Antes de dar paso al trágico bloqueo del tráfico marítimo y sus repercusiones a escala internacional que tuvo lugar el pasado 23 de marzo, resultaría interesante aportar al lector unas breves pinceladas de las características tanto del lugar como del buque encallado.

Podemos definir al Canal de Suez como un enlace entre el mar Mediterráneo y el mar Rojo (golfo del océano Índico). Se trata de una vía navegable inaugurada en 1869, ubicada en Egipto, con una longitud de 163 Km desde el puerto de Said (Noroeste de Egipto) y la región de Suez, aunque su extensión acuífera llega hasta los 193 km. Se trata de un canal de una sola vía. Su envergadura varía dependiendo de la zona en la que se sitúe, ascendiendo a una anchura aproximada de una media de 300 metros en su conjunto, y tiene una profundidad máxima de 24 metros. Actualmente se trata de un estrecho gestionado por la administración de la Autoridad del Canal de Suez, ente público e independiente que queda sujeta a la dirección del Primer Ministro. La Autoridad gestiona, explota, utiliza, mantiene y mejora el Canal de Suez. Es la Autoridad la que dicta y mantiene en vigor las normas de navegación en el Canal y otras normas y reglamentos que permiten un buen y ordenado funcionamiento de este; claro está que, en ocasiones, los problemas tienen lugar cuando uno menos se lo espera. Son aproximadamente 20.000 buques los que transitan al año por este canal, transportando más de mil millones de toneladas en cargamentos de distinta naturaleza<sup>1</sup>.

Por otro lado, tenemos al Ever Given, un superbuque portacontenedores operado por la naviera taiwanesa Evergreen Marine Corp. (Evergreen en adelante), considerado como uno de los más grandes del mundo hasta la fecha. Se trata de una auténtica obra maestra de la ingeniería japonesa, llegando a medir casi 400 metros de eslora (399.94 m)<sup>2</sup>, casi 60 metros de manga (58.8 m)<sup>3</sup> y más de 15 metros de calado. En aras de adquirir una perspectiva visual, el tamaño del Ever Given supera en altura, si fuera posible situar al buque en una posición vertical, tanto a la Torre Eiffel de París (324 m) como a la última planta del Empire State Building de Nueva York (380 m). Este buque de bandera panameña comenzó su actividad marítima y comercial en 2018, por lo que podemos ver que se trata de un buque relativamente joven. Su tonelaje en peso muerto ronda las 200.000 toneladas (199.629.000 kg) y es capaz de albergar más de 20.000 TEU<sup>4</sup> (veinte mil contenedores sobre un buque)<sup>5</sup>.

1 Descripción de las características del Canal de Suez publicadas en la Autoridad del Canal de Suez: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/default.aspx>

2 Longitud de una embarcación desde la proa a la popa.

3 Máxima anchura de un buque.

4 Estas siglas representan la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo referida en contenedores de carga. Dicho de otra manera, una TEU es la capacidad de carga que tiene un contenedor estándar de 20 pies.

5 Descripción de las características del buque Ever Given disponibles en: [https://www.marinetraffic.com/es/ais/details/ships/shipid:5630138/mmsi:353136000/imo:9811000/vessel:EVER\\_GIVEN](https://www.marinetraffic.com/es/ais/details/ships/shipid:5630138/mmsi:353136000/imo:9811000/vessel:EVER_GIVEN)

En nuestra opinión, resulta interesante tener en consideración toda la información que anteriormente se ha detallado para que, fuera parte de poder tener una visualización general de las medidas y de la naturaleza de nuestros protagonistas, posteriormente no exista confusión en la terminología; muchos de los medios de comunicación llegaron a confundir el nombre del buque, denominándolo Evergreen, por el simple hecho de que dichas letras aparecieran en gran tamaño a los costados del casco.

Una vez descrita la situación, y mediante el apoyo tanto de doctrina marítima como de recientes publicaciones sobre el tema en cuestión, pasaremos a indagar en el accidente que provocó centenares de reclamaciones al propietario del Ever Given desde una perspectiva jurídica internacional, de manera que podamos comprender cuáles son las posibles consecuencias que puede acarrear el cierre de un canal tan transitado como el Canal de Suez. Siendo así, a lo largo del artículo detallaremos los momentos previos del accidente, el bloqueo, las consecuencias económicas y futuras reclamaciones que se generarán, así como el posible resultado que los tribunales podrían resolver de cara a la normativa aplicable.

## 2. El accidente

El accidente tuvo lugar cuando el superbuque se encontraba realizando una travesía desde el Puerto de Tanjung Pelepas (Malasia) con destino al Puerto de Rotterdam (Holanda). En ese momento, el Ever Given transportaba la cantidad de 20.000 TEU traduciéndose en más de 220.000 toneladas de peso. El buque realizó la entrada por el Puerto de Taofik (Suez), cola y principio del Canal de Suez en la parte sur, entrada de los buques que desde Asia pretenden acceder a Europa.

Antes de analizar el incidente es necesario tener en cuenta dos cuestiones. En primer lugar, los buques no son como otros transportes en los que accionando el freno el vehículo se puede detener por completo en cuestión de segundos. Los barcos se transportan por grandes masas de agua en las que no existe una adherencia sólida sobre superficie en la que se pueda maniobrar inmediatamente (no es como la adherencia de las ruedas de un coche sobre el asfalto). Si a esta falta de adherencia y dificultad de control se le suman las fuertes rachas de viento y la envergadura del canal, la navegabilidad puede resultar tremendamente complicada dado el margen de maniobra tan limitado que tienen los oficiales en el puente de mando.

Otra de las cuestiones que hay que entender es que, mientras que la anchura del Canal de Suez desde la superficie pueda llegar a medir entre 200 y 300 metros, estas medidas resultan ser ficticias en comparación con las medidas del fondo del canal, con lo que podemos observar que la verdadera anchura por la que navegan los buques es de 120 metros aproximadamente. Por lo tanto, el canal no está constituido como si de medio rectángulo se tratase, sino que está construido en forma de “V”, siendo mucho más ancho en la superficie y mucho más estrecho en el fondo; teniendo en cuenta el calado del Ever Given, se puede apreciar que el buque se encontraba mucho más limitado para realizar su travesía teniendo que surcar las aguas del canal lo más centrado posible.

Dentro del canal, nuestro protagonista navegaba a una velocidad de 6 nudos<sup>6</sup> (11 km/h) y poco a poco fue en aumento hasta adquirir una media de 13 nudos (24 km/h). En esos mo-

---

<sup>6</sup> Un nudo de velocidad en náutica se traduce en 1,852 km/h.

mentos los fuertes vientos venían del sur, lo que obligaban al buque a recostarse más sobre babor (izquierda). Una vez pasada la ciudad de Suez, el buque seguía manteniendo un rumbo estable en su trayectoria a pesar de las condiciones temporales adversas. Eran las 05.40 UTC (07.40 hora local) del 23 de marzo cuando el Ever Given pierde el control. Debido a las rachas de viento el buque se vio forzado y empujado hacia los veriles del canal a babor, lo que produjo un efecto de depresión del agua debajo del barco y por rebote fue contra la orilla Este de estribor (derecha) quedándose clavada; el buque navegaba a una velocidad de 13 nudos, suficiente como para que la proa (parte delantera de los barcos) se quedase encallada en dicha orilla. En vista de que la proa no podía moverse, el efecto que se produjo fue que la popa (parte trasera) también se desplazase simultáneamente hacia orilla Oeste, encallando las hélices y los timones en tierra, produciéndose así el cierre del canal; como se ha indicado anteriormente, el Canal de Suez es de una vía única, lo que supuso un cierre artificial inesperado.

El accidente supuso una situación alarmante desde el primer instante: el canal había quedado completamente inoperativo. Esto produjo que muchos de los buques que debían de hacer la travesía para entrar de Asia a Europa, y viceversa, quedasen atascados sin posibilidad de poder continuar su ruta. Casi 400 buques quedaron a la espera durante 6 días hasta que las autoridades pudieron desencallar el buque y volver a ponerlo puesta a navegar (Villalobos, 20 abril, 2021); los más afortunados pudieron tomar una ruta distinta al canal. En primer lugar, se trataron de realizar las operaciones razonables con la intención de desencallar el buque: el uso de remolcadores tirando mediante cabos atados en proa y popa, así como empujando el Ever Given por los costados para poder reflotarlo a su estado inicial. Las primeras operaciones resultaron ser un fracaso debido a que el buque se encontraba fuertemente encallado sobre las orillas, lo que imposibilitaba cualquier movimiento de rotación.

Ante tal situación, las autoridades egipcias comenzaron a preparar un plan de desencaje para devolver el tráfico marítimo a su estado natural. Se desplegó una flota de 13 remolcadores, que estuvieron trabajando junto al superbuque para separarlo de los bancos de arena. A medida que los remolcadores tiraban del Ever Given se conseguía modificar su orientación, logrando separar hasta 100 metros de la orilla del canal (hay que tener en cuenta que cuando se encalló la distancia de la orilla era de 4 metros). Otra de las cuestiones interesantes de conocer fue la ayuda de la fase lunar: esta se encontraba llena, lo que propició que las mareas subiesen, ayudando a reflotar el buque (Garavaglia, 31 marzo 2021). Las operaciones de dragado también fueron claves en la gestión: mover el barro y la arena tanto de proa como de popa era fundamental para poder desencallar el buque. Se dragaron aproximadamente más de treinta mil metros cúbicos de arena<sup>7</sup>. También tomaron parte varias excavadoras, que con sus palas lograron remover las masas que bloqueaban tanto la proa como la popa.

Finalmente, el 29 de marzo (casi una semana después) el jefe de la Autoridad del Canal de Suez, D. Osama Rabie, confirmó el éxito de la operación al anunciar que se logró desencallar a nuestro protagonista, volviendo a abrir el canal y liberando así el cuello de botella. No obstante, la

---

<sup>7</sup> Otra de las opciones que se planteó en su momento, en caso de que el dragado y las excavaciones no resultasen eficientes, era retirar la carga y el combustible del buque, en la medida que el tonelaje del Ever Given descendiese y la flotabilidad aumentase, lo que ayudaría a la operación de reflotación. No obstante, dos son los problemas que plantea esta gestión: en primer lugar, el tiempo, pues habría que ejecutar una operación de descarga y logística de 20.000 contenedores o, con suerte, menor cuantía si fuera suficiente. Por otro lado, el hecho de mover la mercancía del buque podría causar un desbalance en la estabilidad del buque, lo que podría escorar hasta volcar.

congestión del tráfico no fue de manera inmediata, donde cientos de barcos que se encontraban a la espera necesitaban recibir la autorización para cruzar.

### 3. Responsabilidad

El bloqueo del Canal de Suez produjo un fuerte impacto en la economía a escala mundial. El canal abarca aproximadamente el 10% del comercio mundial, siendo la conexión directa entre el continente asiático y el europeo. Fueron decenas de miles de mercancías las que quedaron bloqueadas durante los 6 días que el canal estuvo cerrado, lo que generaría graves consecuencias para las industrias y empresas que estaban expectantes de recibir la carga. Estos retrasos generarían una avalancha masiva de reclamaciones por los retrasos. La primera pregunta que formularon los propietarios de las mercancías fue la siguiente: ¿quién va a pagar los retrasos y los daños y perjuicios generados? Una pregunta muy sencilla de formular, pero complicada de responder (Mundo Marítimo, 5 abril 2021). Otras cuestiones también fueron abordadas en su momento: ¿se trata de un error humano? ¿Iba el Ever Given a una velocidad muy superior (13 nudos) a la recomendada (8 nudos)? ¿Tuvieron algo que ver los fuertes vientos y la tormenta de arena? ¿Sufrió el Ever Given un *Black-Out* (apagón) en esos instantes? Todas estas incógnitas serán resueltas a medida en que avancen las investigaciones. El derecho marítimo se concibe como un derecho general que incluye tanto aspectos de derecho privado como público, nacional e internacional (Arroyo Martínez, 2014, p. 37), por lo que habrá que estar a lo dispuesto tanto a la normativa del lugar del accidente, así como aquellos convenios que tomen parte en la colisión.

Por lo pronto, el presidente de la Autoridad del Canal de Suez declaró que el buque de la compañía Evergreen quedaría bajo arresto hasta que se terminasen las investigaciones de los sucesos y abonasen los daños que hubiesen generado que, estimando las cuotas de tránsito que se perdieron durante los días de bloqueo, el daño generado a la vía acuática durante el bloqueo, la gestión y los trabajos llevados a cabo para desencallararlo y los costes de material, se obtenía una aproximación de 1.000 millones de dólares (916USD). No obstante, dado que las respectivas autoridades y los propietarios del Ever Given continúan negociando las cuantías a indemnizar, no resultaría prudente determinar la cuantía exacta reclamada (Palau, 30 marzo 2021). El armador del buque Shoen Kisen Kaisha llegó a declarar desde un primer momento un estado de avería gruesa, que no es más que el reparto de responsabilidades y el coste de los daños generados por el accidente. El problema que se puede observar aquí, y es una de las notas características de la avería gruesa, es la necesidad de que el capitán realice un sacrificio voluntario para evitar un peligro mayor en común y, de esta manera, distribuir el soporte de los daños para con todos los interesados. La duda surge en si el capitán se vio en la necesidad de maniobrar de dicha manera para evitar un mal mayor o se perdió el control involuntariamente del buque provocando así el accidente y, por consiguiente, no teniendo lugar la figura de la avería gruesa (Ruiz Soroa & Martín Osante, 2006, p. 295).

También tuvieron lugar otros perjuicios y gastos durante aquellos seis días. Por un lado, el impacto que sufrió el Ever Given. Son dos las pólizas que asumirían los daños ocasionados: tenemos el seguro de casco y máquina (*Hull and Machinery*), el cual haría frente a los daños materiales que se hubieran ocasionado al buque; por otro lado, los daños generados a las infraestructuras sería el seguro de Protección e Indemnización (*P&I*) quienes resarcirían los costes generados, así como los posibles daños que pudieran ocasionarse en las mercancías transportadas.

La responsabilidad aquí generada debe analizarse desde distintas perspectivas, no únicamente por parte del Ever Given y los cargadores/destinatarios que hubiesen contratado sus servicios y que ahora podrían reclamar los daños y perjuicios generados tanto por los daños a las mercancías y por los retrasos ocasionados, como por parte de los cientos de buques que quedaron atascados en el canal durante los seis días que duraron las operaciones de reflote (y por consiguiente, los daños generados por los retrasos o por la depreciación de las mercancías a bordo).

Si nos centramos en la normativa internacional, podemos analizar lo dispuesto en las Reglas de la Haya-Visby como conjunto de normas internacionales previstas para el transporte marítimo de mercancías. Ciertamente estas reglas no determinan *stricto sensu* la responsabilidad del porteador para con las mercancías durante la navegabilidad. No obstante, se puede hacer una alusión análoga a los primeros artículos de esta normativa. Dicen así los artículos 2 y 3<sup>8</sup> que el porteador debe conservar diligentemente la mercancía y custodiarla y que el buque estará en condiciones para poder realizar la travesía hasta destino. En el artículo 4<sup>9</sup> de las mismas reglas se establecen los requisitos por los que se exonera al porteador en el caso de que se generen daños durante el viaje; entre ellos se establece que no habrá responsabilidad del porteador por falta de condicionamiento del buque, siempre y cuando no fuera imputable a este, así como de los actos del capitán y de la tripulación que estuviera destinado por el porteador para la gestión y navegación del buque, de los peligros y de los daños en la mar y otras aguas navegables.

De todos estos preceptos podemos sustentar varias cuestiones que podrían encajar para poder exonerar la responsabilidad del porteador. Llama especialmente la atención la posibilidad de liberar al porteador por una gestión deficiente por parte del capitán y la tripulación. En este sentido, una vez llevadas a cabo las pertinentes investigaciones por los peritos y las declaraciones de los que se encontrasen a bordo, podrá comprobarse si efectivamente se trató de un fallo humano. En cuanto a las condiciones del buque, las mismas investigaciones tendrán que realizarse para comprender si existió algún fallo mecánico que abocase al Ever Given al desastre.

Si el planteamiento se dibujase desde la perspectiva de la legislación española, no aplicable al caso, pero sí a modo ilustrativo, tendríamos que estar en lo dispuesto en la Ley 14/2014, de 24 de julio de Navegación Marítima. Concretamente sus artículos 211 y siguientes, se establecen las obligaciones que tiene el porteador en el caso de iniciar una relación de transporte. Al igual que lo dispuesto en las Reglas Haya Visby, el buque tendrá que estar en perfectas condiciones para la seguridad de la navegabilidad, así como para la carga, la cual tendrá que ser custodiada durante toda la travesía<sup>10</sup>. Asimismo, el artículo 277 LNM establece que “el porteador es res-

---

8 Art. 2 Reglas Haya Visby: “[...] el porteador de todos los contratos de transporte de mercancías por mar estará sometido, en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, vigilancia, cuidado [...]”; Art. 3.1 Reglas Haya Visby: “El porteador, antes de comenzar el viaje, deberá cuidar diligentemente: a) De que el buque esté en estado de navegar b) De armar, equipar y provisionar el buque convenientemente”.

9 Art. 4 Reglas Haya Visby: “1. Ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que proengan o resulten de la falta de condiciones del buque... 2. Ni el porteador...”.

10 Art. 212 LNM. Navegabilidad el buque: “1. El porteador cuidará de que el buque se encuentre en el estado de navegabilidad adecuado para recibir el cargamento a bordo y transportarlo con seguridad a destino, teniendo en cuenta las circunstancias previsibles del viaje proyectado, sus fases y la naturaleza del cargamento contratado. 2. El estado de navegabilidad deberá existir en el momento de emprender el viaje, o cada uno de los viajes que incluya el contrato. En el momento de recibir el cargamento a bordo, el buque deberá hallarse, por lo menos, en un estado que lo haga capaz de conservar las mercancías con seguridad. 3. El porteador deberá ejercer una diligencia razonable para mantener el buque en el estado de navegabilidad adecuado durante el tiempo de vigencia del contrato”; art.

ponsable de todo daño o pérdida de las mercancías, así como del retraso en su entrega, causados mientras se encontraban bajo su custodia, de acuerdo con las disposiciones previstas en esta sección, las cuales se aplicarán imperativamente a todo contrato de transporte marítimo” y, sujeto a esta ocasión, en el artículo 280 LNM define el retraso de la entrega cuando las mercancías que están siendo transportadas en el buque no se entregan en el plazo que se hubiera pactado; o en caso de que no se haya pactado plazo, cuando este hubiera sido razonable<sup>11</sup>.

Dentro de la responsabilidad generada, tanto por la pérdida o daños o retraso, existen unas limitaciones estipuladas en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque y los Protocolos que lo modifican; del cual España es parte. Precisamente en las Reglas de la Haya Visby en su artículo 4.º apartado quinto letra a) se determina que tanto el transportista como el buque no serán responsables de las pérdidas o daños generados a la mercancía en una cuantía que sea superior a 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad (salvo las excepciones del precepto); traduciéndose la unidad de cuenta como Derecho Especial de Giro atendiendo al Fondo Monetario Internacional<sup>12</sup>. Analizadas estas reglas se puede incidir en la inexistencia de la responsabilidad generada por el retraso de las mercancías; en cambio, en la ley española se establece en el artículo 280 LNM mencionado anteriormente. A este artículo le acompaña el 283 LNM sobre la limitación de la cuantía a indemnizar por los retrasos generados. Se dedica a transcribir el límite de la responsabilidad que sería a una cifra de dos veces y media el valor del flete por las mercancías que fuesen afectadas por el retraso. En su siguiente párrafo recoge que “en caso de concurrencia de indemnización por avería y por retraso, el cúmulo de ambas queda limitado a las cifras establecidas para limitar la responsabilidad por pérdida o daño”<sup>13</sup>.

También tendremos que determinar los créditos marítimos, entendiendo por crédito marítimo a un crédito que nace en relación con la navegación marítima; surge así una relación entre deudor y acreedor en base a los hechos y las conductas acaecidas. Estos créditos tendrán un objetivo directo: el Ever Given y todos sus integrantes (San Simón, Cerdá, Duch, & San Simón, abril, 2021). No obstante, al igual que en las anteriores reclamaciones, debe atenderse a lo estipulado en el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo de 1976. En su primer artículo se indica quiénes serán los sujetos que podrán limitar la responsabilidad nacida de las reclamaciones, siendo en este sentido el propietario del buque; precisamente en su artículo segundo se establece un listado de las reclamaciones sujetas a la limitación de indemnización, entre las cuales se encuentran las pérdidas y los daños materiales, de los retrasos en el transporte de la carga así como de los daños extracontractuales. No obstante, dado que las investigaciones siguen su curso, habrá que esperar el dictamen y los

---

223 LNM. Deber de custodia: “El porteador será responsable por la pérdida o daños que sufran las mercancías como consecuencia de la infracción del deber de custodia de acuerdo con lo preceptuado en la sección 9.ª de este capítulo”; Vid. Efe (13 abril 2021).

11 Art. 280 LNM. Retraso en la entrega: “Existe retraso en la entrega cuando las mercancías no son entregadas en destino en el plazo convenido, o en defecto de este, en el plazo razonable exigible según las circunstancias de hecho”; Vid. Martín Osante (2015, pp. 602-605).

12 El Derecho Especial de Giro es un activo potencial frente a las monedas de libre uso que es utilizado por los países pertenecientes al Fondo Monetario Internacional.

13 Art. 283.1 LNM. Limitación de la responsabilidad por retraso: “La responsabilidad por retraso queda limitada a una cifra equivalente a dos veces y media el flete pagadero por las mercancías afectadas por el retraso, pero no excederá [...]”.

informes finales del accidente; esto se debe a que el artículo 4 del convenio determina que “La persona responsable no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el perjuicio fue ocasionado por una acción o una omisión suyas y que incurrió en estas con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio”, por lo que se deberá estar expectante de los resultados antes de determinar la aplicación de la responsabilidad y, en su caso, de los límites.

Otra de las cuestiones que deberá resolverse, no tanto atendiendo al apéndice jurídico, que también, sino a la lógica y costumbre marítima, es comprender si la Autoridad de Suez actuó diligentemente sobre algunas cuestiones. En primer lugar, como ya hemos mencionado al principio de este artículo, la envergadura del canal medida desde el fondo es de aproximadamente 120 metros (la manga del Ever Given es de casi 60 metros, la mitad que el canal); el canal tiene una profundidad media de 22 metros (el calado del Ever Given se aproxima a los 16 metros). La magnitud del Ever Given hace que solo pilotos expertos puedan navegar con dichos buques, debido a la dificultad que desprende su manejo. Con estos datos, lo primero que tendría que preguntarse la Autoridad es si este tipo de superbuques están capacitados para atravesar el canal sin riesgo.

Podemos observar que las medidas del Canal de Suez resultan ser tremendamente ajustadas para este tipo de buques, donde la maniobrabilidad se encuentra muy limitada; para que el lector se haga una idea, es como si un coche atravesase un túnel en línea recta, y que la distancia de las paredes y del techo del túnel estuvieran separados a 10 centímetros del vehículo. En cuanto al resto de buques que quedaron atascados, ¿la Autoridad no debería de haber cerrado el Canal antes de que estas aglomeraciones ocurriesen? Posiblemente esperaban resolver el conflicto el mismo día. Por otro lado, recordemos que en esos momentos una tormenta de arena azotaba al Ever Given, ¿no debería la Autoridad haber dado instrucciones o recomendaciones de no continuar la travesía? O, en su caso, de estar pendiente y ayudar al buque en cuanto a la estabilidad y el manejo del rumbo, así como los consejos para reducir la velocidad del trayecto. Por otro lado, la normativa de la Autoridad de Suez establece la necesidad de llevar al menos un práctico a bordo del buque que realiza la travesía, entonces ¿tuvo algo que ver el práctico en el accidente? ¿Asesoró incorrectamente al capitán u oficiales? Son muchas las incógnitas que se han de despejar.

## 4. Conclusiones

El transporte marítimo se encuentra ante una generación en donde las economías de escala empujan a los astilleros y a las navieras a construir buques cada vez de mayor envergadura. Para que estas obras maestras de la ingeniería puedan llegar a ser útiles, es necesario que el resto de los servicios del sector marítimo estén equipados y condicionados para atender dichas necesidades, desde los puertos de cada Estado hasta vías de navegación como el Canal de Suez.

La Autoridad del Canal de Suez ha sufrido una incidencia para la que no se encontraba logísticamente preparada. A pesar de los trabajos llevados a cabo, los cuales tuvieron un final satisfactorio, ha resultado ser ineficaz a la hora de gestionar debidamente la previsión de que un accidente de esta medida pudiera tener lugar. Ya sea por falta de diligencia, por omisión a la normativa o por una falta razonable de lógica visual, la Autoridad no debió permitir entrar al Ever Given en el Canal de Suez, y menos con las condiciones adversas que sufría en dicho momento.



La responsabilidad que pueda generarse vendrá delimitada teniendo en cuenta el resultado de las investigaciones. Dependiendo de estas, habrá que estar en lo dispuesto en los convenios internacionales y leyes nacionales para determinar la responsabilidad de los daños y retrasos generados, así como el límite de dichas responsabilidades.

## Referencias

- Arroyo Martínez, I. (2014). *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de navegación marítima)*. Madrid: Tecnos.
- Efe. (2021, abril 13). Un tribunal egipcio ordena retener el Ever Given en el canal de Suez. *La voz de Galicia*. <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/somosmar/2021/04/13/tribunal-egipcio-ordena-retener-ever-given-canal-suez/00031618335095225547181.htm>
- Garavaglia, C. (2021, marzo 31). Luna llena: clave en la liberación del buque en el Canal de Suez. *Meteored*. <https://www.meteored.com.ar/noticias/actualidad/luna-llena-clave-en-la-liberacion-del-buque-en-el-canal-de-suez.html>
- Martín Osante, J. M. (2015). La limitación de Responsabilidad. En A. Empanza Sobejano, & J. M. Martín Osante (eds.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*. Madrid: Marcial Pons.
- Mundo Marítimo. (2021, abril 5). Atasco en el Canal de Suez: ¿Quiénes responden por los retrasos de la carga? Problema se puede analizar desde la lógica naviera o desde una mirada de transporte de la carga a bordo. *Mundo Marítimo*. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/atasco-en-el-canal-de-suez-quienes-responden-por-los-retrasos-de-la-carga>
- Palau, J. C. (2021, marzo 30). El incidente del 'Ever Given' en Suez dibuja múltiples escenarios de responsabilidad. *El Mercantil*. <https://elmercantil.com/2021/03/30/el-incidente-del-ever-given-en-suez-dibuja-multiples-escenarios-de-responsabilidad/>
- Ruiz Soroa, J. M., & Martín Osante, J. M. (2006). *Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación*. Vitoria: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- San Simón, D. de, Cerdá, C., Duch, M., & San Simón, L. de (2021, abril). Ever Given – Posibles responsabilidades. *San Simon & Duch*. <https://lsansimon.com/ever-given-responsabilidad-reclamacion-carga/>
- Villalobos, A. (2021, abril 20). 400 buques están retrasados por bloqueo del Canal de Suez. *LogiNews*. <https://noticiaslogisticaytransporte.com/general/20/04/2021/400-buques-estan-retrasados-por-bloqueo-del-canal-de-suez/165279.html>