



UNIVERSIDAD DE OVIEDO

Facultad de Derecho

GRADO EN DERECHO

TRABAJO FIN DE MASTER

**ANÁLISIS DE LA RESPONSABILIDAD EN LOS
CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO: EL CASO DEL
BUQUE EVER GIVEN.**

Realizado por: Verónica Carreño Amandi

Convocatoria: Ordinaria Enero 2022

RESUMEN

El presente Trabajo de Fin de Master pretende realizar un análisis del reparto de responsabilidades que el contrato de fletamento hace entre sus sujetos, utilizando para ello el foco del incidente causado el 23 de marzo de 2021 en que el buque carguero Ever Given bloqueó durante seis días el Canal de Suez.

El contrato de fletamento es una figura propia del Derecho marítimo que pone de manifiesto las marcadas diferencias en el transporte de mercancías por mar en comparación con otros ámbitos de transporte de mercancías. El reparto de responsabilidades que este hace realmente muestra el ánimo de aventura común que distingue las empresas marítimas consistentes en el transporte de mercancías. El incidente del bloqueo del Canal de Suez parece idóneo para analizar las particularidades de este contrato en la práctica dada la remarcable saturación social que alcanzó, siendo sin duda en estos momentos, la empresa de navegación más comentada en el mundo.

ABSTRACT

The present dissertation aims to showcase an analysis of the distribution of liability that time chartering contracts do among its participants; using the incident of the blockage of the Suez Canal by the Ever Given vessel that took place on the 23rd of March on 2021.

The time charter contract is a unique figure of Navigation Law that showcases the stark contrast between the transportation of goods by sea and other spheres of merchandise transportation. The distribution of liability done in this contract truly displays the spirit of common venture that prevails on maritime chartering and separates it from other ways of transportation. The incident of the blockage of the Suez Canal seems particularly suitable for our study of the peculiarities of this contract given the remarkable social saturation that it reached, being in this moment in time, the maritime venture most talked about in the world.

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

CMI.....	Comité Marítimo Internacional
LNМ.....	Ley de Navegación Marítima
SKK.....	Shoei Kisen Kaisha
Evergreen.....	Evergreen Marine Corporation
ACS.....	Autoridades del canal de Suez

INDICE

RESUMEN.....	1
ABSTRACT	1
ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS	2
INDICE	3
1.- INTRODUCCIÓN	4
2.- LAS ESPECIALIDADES DEL ÁMBITO JURÍDICO	5
3.- EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MAR	9
4.- LOS SUJETOS INTERVINIENTES.....	12
4.1. EL FLETANTE.....	12
4.2. EL FLETADOR	14
4.3. EL CANAL DE SUEZ	15
4.4. LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS	19
5.- EL BLOQUEO	20
5.1. POSIBLES RESPONSABILIDADES DEL FLETANTE	23
5.2. POSIBLES RESPONSABILIDADES DEL FLETADOR.....	25
5.3. POSIBLES RESPONSABILIDADES DEL CANAL.....	27
6.- LA AVERÍA GRUESA	30
CONCLUSIONES	32
BIBLIOGRAFÍA	35
INDICE DE WEBS CONSULTADAS	36

1.- INTRODUCCIÓN

El transporte marítimo ha sido desde hace siglos el gigante silencioso del transporte internacional de mercancías. Desde los barcos de vela romanos hasta los mega-buques que actualmente transportan cientos de miles de toneladas en carga, el comercio internacional se mueve sin pausa por los mares. Se calcula que el 80% del comercio internacional se produce a día de hoy por barco¹.

En un mundo definido por la globalización y el rápido avance tecnológico, el transporte de mercancías es un elemento indispensable de innumerables sectores que debe mantenerse en un estado de evolución constante para poder adaptarse a las necesidades de los mismos. En este campo, rutas de comercio milenarias trazadas por imperios extintos se ven las caras con la evolución legislativa de múltiples países, los intereses capitalistas que mueven a las compañías comerciales y obras de ingeniería que superan los límites de la imaginación de los viajeros originales de estos trazados.

De este modo, en el transporte de mercancías por barco encontramos un entorno legislativo único en el mundo jurídico, mezcla principalmente de Derecho de la Navegación, Derecho Civil contractual y Derecho Internacional Privado. En este contexto nacen controversias y singularidades que requieren de soluciones innovadoras y voluntarias que ponen de manifiesto el espíritu de aventura común que predomina en toda empresa de transporte por mar.

El incidente del bloqueo del Canal de Suez del pasado 23 de marzo resulta idóneo para realizar un análisis de las responsabilidades que este ámbito hace entre los sujetos participantes en parte por su inclusión de tan variadas figuras y supuestos, y principalmente alcance mediático que el bloqueo llegó a tener. Haciendo que miles de personas que a diario participan inconscientemente en el tráfico de mercancías por mar, prestasen por primera vez atención de forma activa a este enorme sector.

¹ El porcentaje procede del Informe Sobre Transporte Marítimo que la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) publica anualmente desde 1968.

2.- LAS ESPECIALIDADES DEL ÁMBITO JURÍDICO

Antes de poder proceder al estudio de los contratos de transporte de mercancías por barco y analizar la distribución que esta particular figura jurídica hace de las responsabilidades que pretendo estudiar en el presente trabajo, es esencial observar en primer lugar el ámbito legislativo en que estos ocurren.

Un contrato de transporte de mercancías es esencialmente un contrato mercantil de prestación de servicio que interactúa con diversos contratos de compraventa y contratos de seguro. En el ámbito que nos ocupa, este contrato de prestación de servicios se desarrolla en, o quizás sea más adecuado decir mediante, un buque, lo cual nos envuelve en el ámbito del Derecho de la navegación; y normalmente las mencionadas compraventas, si no el propio contrato de transporte, implican sujetos privados de múltiples nacionalidades, lo que nos lleva al Derecho Internacional Privado.

Así pues nuestro contrato de prestación recoge una obligación de hacer: transportar una mercancía de un puerto a otro, que recae sobre un sujeto: el porteador. Esto es común a todos los contratos de transportes de mercancías, y de realizarse dicho transporte por tierra y dentro de los límites nacionales, nuestro ordenamiento lo regularía mediante la Ley del Contrato de Transporte de Mercancías Terrestre². En ese caso, la única especialidad a la que deberíamos prestar atención se daría al considerar la naturaleza mercantil de nuestro contrato de transporte, que se confirmaría si las partes que intervienen en el mismo son empresarios, dado que nuestro ordenamiento jurídico confiere especial protección a los contratos mercantiles al entender que estos se tratan no de un negocio jurídico aislado sino del modo de vida de un sujeto, el comerciante; y como tal cualquier controversia contractual raramente puede entenderse como una cuestión aislada que no ramifica su problemática extendiéndose a través de otros contratos interconectados en el ámbito del comercio.

Como ya mencionábamos anteriormente, nuestro contrato mercantil de transporte se complica nuevamente mediante el elemento del buque. Nuestro porteador no transportará las mercancías por tierra, sino por mar. El Derecho marítimo o Derecho de la navegación ha estado históricamente notablemente apartado del resto del

² Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte de Mercancías Terrestre.

ordenamiento jurídico³. En parte sin duda por la gran importancia de que goza en este ámbito el elemento internacional. Si bien un buque puede perfectamente transportar mercancías de un puerto a otro sin dejar en ningún momento las aguas nacionales y por tanto el Derecho nacional, es marcadamente infrecuente⁴. Esta internacionalidad, que si bien como decíamos no es necesaria pero es ciertamente habitual, da lugar a que gran parte de las controversias que se dan en el transporte marítimo y que necesitan una repuesta jurídica no queden realmente comprendidas dentro del ámbito soberano de ningún Estado. El Derecho es una ciencia social y como tal es creado y evoluciona de forma reactiva, las normas de nuestro Derecho resuelven los problemas que se dan en nuestra sociedad. De este modo, el Derecho marítimo nace como Derecho privado que pretende resolver las controversias nacidas de la actividad comercial del transporte por mar⁵.

De este modo el Derecho marítimo que hoy en día conocemos existe en cierta forma desde la antigua Grecia –donde se origina el concepto de “avería gruesa” que más adelante trataremos en profundidad– y se desarrolla de forma paralela a la evolución de los Derechos nacionales dando respuesta a problemáticas completamente distintas⁶. Donde en nuestro Derecho nacional los usos y costumbres se ven asimilados en compilaciones de leyes, en el Derecho marítimo los usos y costumbres nunca llegan a perder su importancia propia. Si bien se crean leyes y codificaciones, y en el ámbito internacional incluso tratados que incluyen a unos u otros Estados; los usos y costumbres mantienen su lugar por una simple razón de necesidad. Las leyes o codificaciones que un Estado puede hacer sobre la navegación en sus aguas no pueden imponerse más allá de dichas aguas o de los buques que navegan bajo su bandera. Los tratados internacionales son obligatorios tan solo para los Estados que los firman.

³ OLVERA DE LUNA O. “Generalidades” *Manual de Derecho Marítimo*. Editorial Porrúa. México. 1981. Páginas 11 a 16.

⁴ En este caso, nuestro Derecho nacional regularía la cuestión mediante la ampliamente criticada Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

⁵ MATILLA ALEGRE, R.: “Internacionalidad del Derecho marítimo” MATILLA ALEGRE, R., prólogo de IGNACIO ARROYO, *Internacionalidad del Derecho marítimo y jurisdicción internacional*, Universidad de Deusto, Serie Derecho, vol. 71, página 47.

⁶ MATILLA ALEGRE, R.: “Derecho marítimo, concepto y autonomía” *Internacionalidad del Derecho marítimo y jurisdicción internacional*. Páginas 35 a 45.

Siguiendo la línea argumental que explorábamos con anterioridad, cuando surgen controversias que incluyen un buque que queda fuera de estas regulaciones, las únicas soluciones que tenemos para las mismas provienen bien de los usos y costumbres desarrollados y mantenidos en el tráfico marítimo, bien requieren la elaboración de una nueva solución ante una nueva problemática.

El problema al que nos enfrentamos a este respecto es que estos usos y costumbres, o Reglas, como suelen ser llamadas pese a no poder propiamente considerarse normativa de ningún tipo, no pueden ser impuestas unilateralmente como podría hacerse con el contenido normativo de un tratado al que los Estados de todas las partes implicadas en la controversia están suscritas. Así pues, estas Reglas sirven más como una guía que como una ley. Nos ofrecen una solución diseñada por un amplio comité de expertos en la materia que ha sido revisada y actualizada continuamente teniendo en cuenta los intereses de todas las partes cuya participación en la controversia pudiese preverse.

En este sentido, las Reglas consuetudinarias de Derecho marítimo como son las Reglas de York-Amberes de 2016 –Actualización de la Reglas de York-Amberes originalmente creadas en 1890 aprobada por el Comité Marítimo Internacional, de aquí en adelante CMI, durante la Conferencia Internacional de Nueva York en mayo de 2016–, que analizaremos con más profundidad más adelante ya que entiendo que este es el elemento normativo más adecuado para estudiar la controversia jurídica que ocupa el presente trabajo, son aplicables solo cuando las partes implicadas en una controversia creen que estas ofrecen la mejor solución a la misma⁷. Así, la versión de estas Reglas de York-Amberes de 2004 que actualizaba las Reglas emitidas en 1994, fue en la práctica casi completamente ignorada, prefiriendo la mayor parte de sujetos de este Derecho marítimo aplicar la regulación anterior de 1994 o usarla meramente como guía para poder llegar a un acuerdo privado entre las partes.

⁷ Las Reglas de York-Amberes (“York Antwerp Rules” en inglés) son un conjunto de normas establecidas originalmente en 1890 con el objetivo de clarificar las obligaciones y derechos de los propietarios de los barcos y mercancía en caso de que durante un transporte de mercancía por mar esta tenga que dañarse o abandonarse para lograr salvar el propio barco.

Finalmente, el último elemento que complicará lo que de primera mano era un simple contrato de prestación de servicio será la interacción que este tiene con otros contratos. En el caso de los contratos de transporte, la mercancía transportada es por supuesto un elemento esencial sin el cual el contrato carecería de razón o sentido. Esta mercancía necesariamente se ve acompañada de un contrato de transporte, la compañía dueña de la mercancía paga un precio cierto para que esta sea entregada en un lugar específico; pero también de un contrato de compraventa. Hoy en día el modelo empresarial por el que cada empresa contaba con un gran almacén en el que siempre mantenía un stock de mercancía significativo ha quedado completamente desfasado. Con la eficiencia con la que actualmente opera el transporte de mercancías y el significativo aumento del precio del suelo, hoy en día no resulta rentable para una empresa mantener un almacén lleno de mercancía. En su lugar, la mayor parte de grandes empresas cuentan con una central de distribución a través de la cual su mercancía se encuentra en constante movimiento. Con este sistema sin apenas almacenamiento las empresas dependen totalmente del funcionamiento eficiente del transporte de sus mercancías, y por tanto cualquier problema que se de en el trayecto de dicha mercancía conlleva una escasez de producto para el empresario.

Esta problemática escala radicalmente cuando tenemos en cuenta el volumen de comercio que se realiza hoy en día mediante internet. Para realizar una compraventa en persona, el empresario esencialmente necesita tener acceso a la mercancía. Si el comprador tiene que salir de la tienda con su compra, aquello que vaya a comprar necesariamente tiene que estar en la tienda en el momento de realizarse la compraventa; por lo que aunque haya un retraso en el transporte de la misma que provoque escasez de mercancía y por tanto pérdidas económicas del empresario, para que dicho problema se extendiese a otros contratos de compraventa serían necesarias acciones activas del empresario como por ejemplo que realizase las compraventas previamente a recibir la mercancía prometiendo entregarla al comprador en un plazo determinado.

Con las compras digitales, sin embargo, aunque sí es lógico que las empresas no realicen compraventas por encima de un cierto límite de stock, este límite se calcula dando por sentado el tráfico continuo de mercancía. Es decir, que es enteramente posible que cuando el consumidor realiza una compra por internet, la mercancía por la que ha realizado un pago no se encuentre en posesión del empresario en el momento del

contrato. La mayor parte de empresas ofrecen para sus compras online varias opciones de envío las cuales varían en precio dependiendo del tiempo que el producto tarda en llegar hasta el consumidor. Es decir, que en la gran mayoría de los casos cuando hablamos de compras online, cualquier percance durante el transporte de la mercancía por mar altera un contrato de compraventa en el que el consumidor ha pagado un precio adicional para asegurar la entrega de dicha mercancía en un tiempo determinado.

Al retrasarse la llegada del buque a puerto, el naviero incumple su obligación para con el porteador que usa el buque, el porteador incumple su responsabilidad para con las compañías que lo contrataron para cargar y transportar su mercancía y las compañías cuya mercancía era transportada incumplen su responsabilidad con sus compradores. Esto genera una serie de reclamaciones que escalan desde su ámbito más limitado: en el que el usuario que realizó una compra online no recibe su producto en el plazo estipulado y reclama que le sea devuelto el precio que pagó por el mismo, lo cual obviamente genera un perjuicio a la empresa pero consideramos dicho perjuicio leve o limitado en tanto a que no extiende nuevas controversias jurídicas; pasando por denuncias por incumplimiento de contrato o reclamaciones compensatorias a las empresas; y llegando a elevarse como ocurre en el caso que nos ocupa hasta reclamaciones internacionales que dan comienzo a años de litigios que harán caer en bancarrota a compañías aseguradoras.

Así pues, lo que era inicialmente un engañosamente simple contrato de prestación de servicio se convierte en el ámbito de los contratos de transporte de mercancías por mar en una compleja cuestión jurídica nacida en un entorno legislativo único en el mundo.

3.- EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MAR

Es importante para poder realizar en este trabajo un análisis de las responsabilidades de las distintas partes implicadas que refleje correctamente la realidad del incidente que analizamos entender que el “contrato de transporte de mercancías por mar” no existe como tal. O por lo menos este no es un término universal que nos

permita trazar una misma figura jurídica e identificarla en distintos ordenamientos de Derecho.

De este modo es esencial que distingamos la forma de dicho contrato sobre el que realizaremos nuestro estudio y la distribución de responsabilidades que este hace de cara a las partes intervinientes.

En el caso del Derecho marítimo en España, la doctrina entiende tres posibles formas de interpretar un contrato de transporte de mercancías por barco: un contrato de fletamento, un contrato de arrendamiento de buque o un contrato de transporte de mercancías.

En nuestro Derecho nacional, hablaremos de un contrato de arrendamiento de buque cuando se pase el control del navío a la compañía que lo arriende, permitiendo que esta tenga capacidad de decisión total para establecer la tripulación, al capitán, las rutas a seguir, los negocios en los que el buque tomará parte, etc. En caso contrario, cuando se arrienda un navío cuyo control queda reservado al naviero, estaremos ante un contrato de fletamento⁸.

Igualmente, la determinación de nuestro contrato a la hora de diferenciar un contrato de transporte de mercancías dependerá de la intención con la que el arrendamiento del navío se lleva a cabo. Hablaremos de un contrato de arrendamiento del buque cuando el fin primordial del contrato sea ceder el uso y disfrute del navío, siendo el transporte de mercancías un elemento secundario y prescindible ya que el buque podría utilizarse para cualquier otro fin sin incumplir los términos del contrato. En caso de que el objetivo principal del contrato sea el transporte de mercancías y por tanto la transferencia del uso del buque sea un elemento necesario, pero realmente secundario del contrato, estaremos ante un contrato de transporte de mercancías.

En el caso sobre el que planteamos nuestro estudio, el buque Ever Given pertenece a la compañía Shoei Kisen Kaisha, una filial del gigante japonés Imabari Shipbuilding⁹¹⁰. El contrato que operaba sobre el buque y cedía su uso a la compañía

⁸ RODRIGUEZ GAYÁN, E. M.: “Arrendamiento-transporte-fletamento en los ámbitos interno y convencional” *Los contratos internacionales de “fletamento” y transporte marítimo*, Editorial Eurolex, página 27.

⁹ El nombre real del buque: 長賜輪 se traduce literalmente al español como “Larga Rueda de Regalo” pero fue llamado Ever Given al necesitar traducir los caracteres chinos para comodidad de los operadores

taiwanesa Evergreen Marine Corporation es descrito como “time charterer”. “Chartering” es el término inglés que equivale a nuestra figura indeterminada de este contrato de fletamento, o arrendamiento de buque, o transporte de mercancías. El “time charter” en concreto define una relación contractual consistente en la cesión del uso de un navío por un periodo específico de tiempo¹¹¹². El naviero aporta el buque y a la tripulación, y el arrendador elige los puertos, ruta, velocidad de navegación... y en esencia tiene control total del buque durante el periodo de navegación establecido. Por tanto, parece que la figura más similar a este “time charter” en nuestro Derecho español sería la del contrato de fletamento.

En nuestra LNM¹³ este contrato de fletamento se regula en los artículos 203 a 286 y se define como un contrato en que el porteador se obliga, a cambio del pago de un precio denominado flete, al transporte por mar de unas mercancías y su entrega en un lugar de destino determinado.

En cualquier caso, aunque una identificación de las figuras jurídicas a través de los distintos ordenamientos jurídicos puede resultar interesante, esta comparación tiene su valor esencialmente en su capacidad de acercar estos conceptos jurídicos tan imprecisos a un ámbito que nos resulta más familiar y por tanto nos facilita su comprensión.

internacionales con los que el buque tenía que tratar en distintos puertos del mundo así como durante su travesía.

¹⁰ KOH A., EL WADANY S., CLARK A.: “Suez Canal Snarled by Giant Ship Choking Key Trade Route” *Bloomberg* 24 de marzo de 2021, 0:30 CET.

¹¹ Aunque el derecho inglés cuenta con el término “chartering”, que en español se traduce como fletamento, para describir el arrendamiento de un buque esto no quiere decir que la figura jurídica que este representa sea más clara que en nuestro ordenamiento. “Chartering” es un término considerablemente amplio que da cabida a múltiples configuraciones contractuales, siendo las más comunes el “demise charter” equivalente a nuestro arrendamiento de buque, en que se arrienda un navío cediendo al arrendador control total sobre el mismo y quedando por tanto a su cargo el contratar a una tripulación; el “voyage charter” equivalente a nuestro contrato de transporte de mercancías, en que el arrendador únicamente se ocupa de realizar el transporte y no tiene prácticamente capacidad de decisión independiente en el mismo; y finalmente el “time charter” que aquí presentamos.

¹² BAKER A., BELKNAP JR T. H., COGLIN T., KENNY J. & KIMBALL J. “Nature of a time charter” *Time Charters*, Séptima Edición. Editorial Informa Law from Routledge, New York, 2014. Páginas 1 y 2.

¹³ Ley 14/2014, de Navegación Marítima.

4.- LOS SUJETOS INTERVINIENTES

Ahora que tenemos una idea más clara de la figura jurídica que tratamos podemos analizar las partes intervinientes en un contrato de fletamento para lograr una mejor comprensión de la división que este hace de la carga de la responsabilidad.

4.1. EL FLETANTE

El naviero es esencialmente el propietario del buque. Es decir, el “shipowner” en inglés. Como propietario tiene pleno dominio sobre el mismo y puede por tanto realizar sobre él diversos contratos de utilización. El naviero puede explotar el buque directamente navegando por sí mismo o ceder el uso del buque a otra persona, que navegaría por su cuenta y asumiría la responsabilidad de la explotación del buque.

En el contrato de fletamento el naviero toma la posición de fletante y cede al fletador el uso total o parcial del buque con el fin específico del transporte de mercancías a cambio del pago de un flete o precio cierto. En nuestro caso, la compañía japonesa Shoei Kisen Kaisha, de ahora en adelante SKK, ocuparía la posición de fletante como dueños del buque.

La obligación del naviero de ceder el uso o explotación del buque no se trata de una prestación aislada, sino que comprende diversas obligaciones por la propia naturaleza del acto. En primer lugar el buque debe ponerse a disposición del fletador en el momento acordado, y es en esta puesta en disposición y no en el propio contrato donde se origina la obligación de navegación del fletador.

El buque deberá encontrarse en condiciones de navegabilidad en tanto a los términos descritos en la póliza del contrato. Este estado de navegabilidad es una condición esencial que se mantiene viva durante todo el contrato y que de cesar en algún momento durante la travesía terminaría inmediatamente el contrato ocasionando que el fletante perdiese su derecho al flete¹⁴. Esta obligación será marcada importancia a la hora de analizar el reparto de responsabilidades del incidente, ya que si el bloqueo se debiese a que el buque no cumplía las condiciones de navegabilidad cualquier

¹⁴ ARROYO MARTINEZ, I.: “Contratos de Utilización del Buque (I). Teoría Gneral y Contratos de Arrendamiento”, *Curso de Derecho Marítimo, (Ley 14/2014 de Navegación Marítima)*, Editorial Aranzadi, S.A. Tercera Edición, Navarra, 2015, páginas 525 y siguientes.

responsabilidad que pudiese existir sobre Evergreen sería automáticamente trasladada a SKK ya que el contrato de explotación habría terminado en el momento de fallar la condición de navegabilidad.

Otra obligación del fletante, que desde mi punto de vista realmente se deduce de las condiciones de navegabilidad, es la contenida en la cláusula de mantenimiento. Esta cláusula determina que es responsabilidad del fletante el mantenimiento del casco, máquinas y equipo del buque durante todo el contrato. Es decir, no será suficiente probar que el mantenimiento del buque se ha llevado a cabo al inicio del contrato cuando se entrega el uso de la nave, sino que deberá mantenerse el mismo durante tantas travesías y tanto tiempo como se haya determinado en el contrato.

La cesión de la explotación comercial del buque es por supuesto una obligación fundamental para la existencia del contrato e implica que aunque sea el fletante quien elija a la tripulación y al capitán, estos quedan bajo las órdenes del fletador en todo lo relativo a operaciones comerciales durante la vigencia del contrato. Al transferirse la explotación comercial del buque, las funciones náuticas del mismo siguen a cargo del capitán y por tanto siguen siendo responsabilidad del fletante, SKK.

Será precisamente esta responsabilidad sobre las funciones náuticas lo que dé pie a que el fletante tenga obligación de celeridad. Esto quiere decir que el capitán y la tripulación del barco tienen el deber de realizar los trayectos con la máxima velocidad posible para poder salvaguardar así el derecho del fletador a utilizar el buque de manera óptima.

Finalmente, el último elemento de responsabilidad del naviero en el contrato de fletamento es la obligación de colaboración que el capitán y la tripulación tienen para con el fletador, a quien deben asistir del mismo modo que asistirían al naviero de ser este quien estuviese explotando el buque; de nuevo pretendiendo preservar el derecho del fletador de utilizar el buque de manera óptima durante el periodo por el que lo fleta.

4.2. EL FLETADOR

El porteador en cualquier contrato de transporte es la persona que asume la obligación de realizar el traslado de las mercancías¹⁵. En el contrato de fletamento tiene un grado significativamente mayor de implicación. Recibe el nombre de fletador y será quien asuma la explotación comercial del buque. El fletador en este caso no es un mero transportista, con el pago del flete obtiene la dirección de la empresa comercial del buque, ya que cuenta con capacidad de decisión sobre las operaciones del buque y es en esencia quien establece los contratos de transporte para los que será utilizada la nave. En nuestro caso, el fletador será la empresa Evergreen Marine Corporation, de ahora en adelante Evergreen, fundada en 1968 en Taiwan.

Entender la diferencia entre el fletador (Evergreen) y el fletante (SKK) será fundamental a la hora de analizar las responsabilidades del incidente en sí, ya que sus papeles -y por tanto las responsabilidades a su nombre- son completamente distintos.

Como fletador, la obligación principal de Evergreen consiste en el pago de un flete. Este flete es un precio convenido por las partes en el contrato de fletamento y proporcional al tiempo de utilización del buque de que dispondrá el fletador. Esta obligación es una contraposición directa a su derecho de uso del buque y por tanto nace cuando el buque se pone a su disposición y se entiende satisfecha solo en el momento en que los fondos acordados pasen a manos del fletante.

Aunque no se considera directamente parte del flete, también corresponden al fletador un gran número de gastos necesarios para la navegación, como el aprovisionamiento o los gastos de puerto. Por supuesto corresponderán al fletante los gastos relacionados al salario del capitán y la tripulación ya que aunque deban asistir al fletador, realmente son empleados del fletante.

Otra de las obligaciones del fletador, quizás la más relevante respecto al incidente que nos ocupa, es el empleo del buque dentro de los límites contenidos en la póliza del contrato. Genéricamente dichas pólizas incluyen la obligación de que el buque se emplee únicamente en travesías seguras, que amarre en puertos reconocidos y

¹⁵ Artículo 2 “Definición y régimen jurídico del contrato”, Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

no transporte mercancías que pudiesen afectar su navegabilidad segura. Más importante es el hecho de que se considerará esta obligación incumplida no solo si la nave resulta dañada, sino también si queda inmovilizada. El Ever Given bloqueó el Canal de Suez durante 6 días, y una vez fue desatascado fue retenido por las autoridades del canal durante 100 días¹⁶. Esta inmovilización podría entenderse como un incumplimiento contractual que diese al fletante la capacidad de resolver el contrato y reclamar los daños y perjuicios ocasionados por la inmovilización siempre que hubiesen sido las órdenes del fletador –relativas a la velocidad de navegación, proceder con el tránsito pese a la tormenta de arena, etc.- y no decisiones independientes del capitán lo que hubiese ocasionado el bloqueo original que desencadenó la inmovilización del buque.

Finalmente, el fletador tiene la obligación de “devolver” el buque en buen estado al término del contrato¹⁷. Esta obligación conllevará la entrega del buque en un puerto convenido en la póliza en las mismas condiciones en que le fue entregado, presentando únicamente deterioración atribuible al uso ordinario del mismo. Aunque este sea el término utilizado más comúnmente, no podemos realmente hablar de devolución del buque ya que el fletador nunca llegó a tener la posesión del mismo, y por tanto debemos entender esta obligación como la navegación de la nave hasta el puerto acordado y el cese de su uso.

4.3. EL CANAL DE SUEZ

El primero de los sujetos a analizar que no toma parte en el contrato de fletamento será el propio canal de Suez, o dado que es un objeto inanimado, las

¹⁶ ESPAÑOL M.: “*El ‘Ever Given’ vuelve a navegar después de 100 días retenido por las autoridades del canal de Suez*”, El País, El Cairo, 7 de Julio de 2021, 13:37. Actualizado el 7 de Julio de 2021 a las 14:37. Consultado el 6 de Diciembre de 2021 a las 11:13 horas.

¹⁷ El término “devolver” que se utiliza doctrinalmente proviene de una traducción literal del término inglés “re-delivery”, que aunque es correcta gramaticalmente no lo es jurídicamente ya que la figura inglesa de “re-delivery” define el traspaso de la obligación del cuidado o custodia de un barco, mientras que la figura española de la “devolución” requiere que el sujeto cuente con la posesión del bien que retorna a su propietario. BAKER A., BELKNAP JR T. H., COGHLIN T., KENNY J. & KIMBALL J. “Terminology” *Time Charters*. Páginas 3 y 4.

autoridades del mismo, de ahora en adelante denominadas ACS. La ACS no se trata meramente del conjunto de personas que opera el canal, el canal de Suez pertenece al gobierno egipcio y la ACS es una compañía creada en los años cincuenta con el objetivo de nacionalizar lo que en un primer momento había sido una concesión cedida la “Compagnie universelle du canal maritime de Suez”, una compañía creada mayoritariamente por inversores franceses, aunque Egipto también poseía un número significativo de acciones, que había obtenido la concesión para la gestión de esta travesía en 1858¹⁸. La creación de la ACS en 1956 desencadenó un conflicto armado internacional comprendido dentro del conflicto palestino-israelí por la alineación del estado de Israel con Francia y Gran Bretaña frente a Egipto que requirió la intervención de las Naciones Unidas¹⁹. Aunque el conflicto armado concluyó en 1957, el conflicto no se vería verdaderamente zanjado hasta 1962, cuando Egipto acabó de realizar el pago completo de la inversión francesa en el canal²⁰.

La ACS tiene pleno dominio del canal y por tanto libertad para establecer las reglas de navegación en el mismo, los peajes de cruce, los requisitos de entrada, etc. La ACS se rige por el Convenio de Constantinopla, que decreta la libertad e igualdad de acceso al canal a todos los navíos, comerciales o militares, en tiempo de paz o de guerra; incluyendo navíos militares de países enemigos de Egipto²¹. Además, cuenta con un cuerpo normativo denominado “Reglas de Navegación” que establece los términos y condiciones que un buque debe seguir para poder navegar por el canal²².

¹⁸ BONIN H. “History of the Suez Canal Company 1858-2008: Between Controversy and Utility, by Adrian Jarvis” *International journal of maritime history*. Vol. 22, n°2, 2010, páginas 387 a 388.

¹⁹ DAVIDI E.: “La crisis del Canal de Suez en 1956: el fin de una época en el Medio Oriente y el comienzo de otra” *Historia Actual Online*, n°10, 2006, páginas 145-153.

²⁰ CRAZE S. “When does war end? Armistice and the Prize Courts of the twentieth century” *International journal of maritime history*. Vol. 31, n°1, 2019, páginas 120 a 136.

²¹ El Convenio de Constantinopla de 29 de Octubre de 1888 es un tratado internacional firmado cuando el canal todavía se encontraba esencialmente bajo autoridad francesa para evitar que este se convirtiese en zona de hostilidades.

²² El texto normativo completo se encuentra disponible en inglés en la página web oficial del Canal de Suez, mantenida por el gobierno de Egipto: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/RulesOfNavigation.aspx> Consultado el 20 de Diciembre de 2021.

En cuanto a sus deberes y responsabilidades, estos se ven recogidos en la Ley nº30 de 1975 “La Organización de la Autoridad del Canal de Suez”²³. Esta Ley establece la obligación general de la ACS de gestionar, usar, mantener y mejorar el canal. Puede de esto deducirse que aunque no contemos con una regulación exhaustiva, la ACS es directamente responsable en primer lugar de cualquier desgaste o falta de mantenimiento que se de en el canal, y en segundo lugar de cualquier incidente causado por su mala gestión del mismo²⁴. En este caso personalmente creo que podríamos entender comprendido dentro del concepto de mala gestión la decisión de dar paso a uno de los mega buques de mayor envergadura del mundo, cuyo tamaño hace la navegabilidad del canal un desafío incluso en las mejores condiciones, durante una tormenta de arena; o la decisión de dar paso a los otros cuatrocientos barcos que quedaron atrapados en el canal durante el bloqueo, aumentando exponencialmente las consecuencias económicas del incidente.

Además resulta altamente relevante el hecho de que el tránsito por el canal, al igual que por muchos otros canales o entrada a puertos, requiere el empleo de un “práctico”. El práctico es una figura del mundo marítimo cuyo origen es a día de hoy desconocido debido a la antigüedad de su existencia, pero para ponernos en perspectiva, esta ya aparece mencionada en la Biblia, la Iliada y la Eneida²⁵. Generalmente se trata de un capitán de barco con experiencia en esa particular travesía que aborda la nave para asesorar al capitán de la misma en la navegación por el canal. Aunque en época de Homero la experiencia en las aguas en que se realizase el practicaje sería suficiente, hoy en día debe obtenerse un título de Práctico similar al título de patrón de embarcación, que requiere demostrar sobrada experiencia en la navegación y maniobra de buques en la región específica así como la superación de numerosos exámenes. Todas estas trabas y precauciones obedecen a la destacada importancia de la figura, como salvaguarda de

²³ Republican Decree, Law No. 30 of 1975 The Organization of the Suez Canal Authority. También disponible en inglés en el apartado “Tratados y Decretos” de la página web oficial del Canal de Suez.

²⁴ DE SAN SIMÓN, D., CERDÁ C., DUCH M., DE SAN SIMÓN L. “Ever Given – Potential Liabilities” *San Simón & Duch, Isansimon*, Marzo de 2021 <https://Isansimon.com/en/ever-given-potential-liabilities/>

²⁵ En la versión autorizada de la Biblia del Rey Jacobo con transcripción apócrifa el práctico aparece mencionado en el libro de Ezequiel. En la Iliada de Homero aparece nombrado en numerosas ocasiones, como también lo hace en la Eneida de Virgilio.

la seguridad de la tripulación del barco, el propio barco, la mercancía transportada e incluso el propio canal.

La figura del práctico resulta marcadamente relevante en el incidente que estudiamos ya que bien si no se encontrase a bordo del Ever Given durante su tránsito por el canal, bien si sus indicaciones llevaron a o no fueron suficientes para evitar el encallamiento; la ACS sería entonces responsable del incidente por su administración ineficiente.

Por lo general el práctico se aproxima al buque en una lancha mientras ambos están en movimiento, aunque también hay puertos que hacen al práctico descender al buque en marcha desde un helicóptero. En cualquier caso se trata de una maniobra peligrosísima que considero interesante apuntar ya que el intentar maniobrar el Ever Given para colocarse a sotavento y permitir el abordaje del práctico podría explicar el curioso patrón que este trazó en la zona de anclado previa a la entrada en el canal y de cuyo reflejo en “vesselfinder”, la web utilizada para el seguimiento de los navíos en movimiento, los medios de comunicación se hicieron rápido eco:



²⁶ La imagen muestra un tweet de John Scott-Railton, investigador experto en el tráfico de información digital, en un hilo en que narra el incidente del bloqueo según este iba siendo rastreado por los distintos registros de información informática siguiendo las simulaciones de posición de los distintos buques, las condiciones atmosféricas, las comunicaciones por parte de las autoridades implicadas, la caída de la bolsa y su efecto en el precio del petróleo, etc. El tweet lee “OH NO, la puntería infalible de la desgracia.

4.4. LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS

El otro sujeto ajeno al contrato de fletamento que parece esencial mencionar al hablar de las responsabilidades del incidente son las compañías aseguradoras. Si bien estas evidentemente no tienen responsabilidad propia en el incidente, las compañías aseguradoras que cubren a SKK, Evergreen y a la propia ACS están unidas a nuestro incidente mediante el contrato de seguro que las unen a los sujetos directamente implicados.

Por supuesto al hablar de un incidente de semejante magnitud, la relación con las compañías aseguradoras no podría ser simple. El buque Ever Given ya cuenta por sí solo con diversos contratos con distintas aseguradoras, como es normal en una nave que transporta 20.000 toneladas de carga con un valor de casi un billón de dólares perteneciente a miles de distintas empresas.

Específicamente hablaremos de distintos tipos de seguro y distintas relaciones contractuales en función de qué función cubran los mismos. En primer lugar nuestro navío cuenta con seguros de casco y máquina establecidos por SKK y activados para cubrir en primer lugar los gastos que sufrió el buque al producirse el choque, y en segundo lugar los gastos del Salvamento. Evergreen contrató también en su posición de fletador seguros de protección e indemnización que cubrirán en principio cualquier responsabilidad civil generada durante su uso del buque. Finalmente, todas las empresas cuya mercancía se encontraba a bordo de la nave cuentan con seguros de mercancía en caso de que la mercancía sea dañada, perdida, o su entrega se retrase significativamente²⁷.

La existencia de estos múltiples contratos entrará en juego al hablar de la de los supuestos de ‘salvamento’ y ‘avería gruesa’ que ya hemos mencionado y en los que profundizaremos en el siguiente apartado, ya que de no contar las partes con contratos

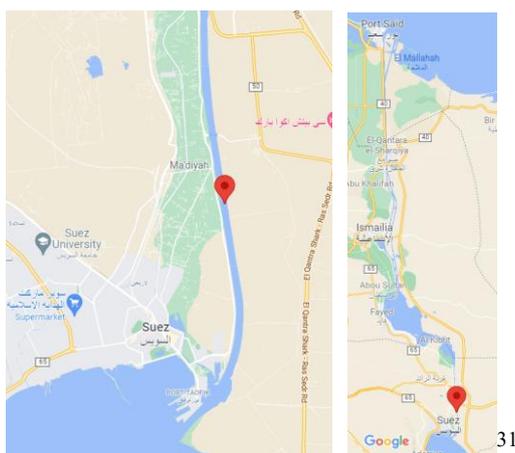
La ruta del EVERGIVEN al abandonar la zona de anclaje y dirigirse al Canal. (Un error inocente, pero una suerte terrible)” se publicó el 24 de marzo de 2021 a las 1:17 horas de la madrugada, hora de Toronto.

²⁷ SEDANO I, y ELORRIAGA Z. “Ever Given: seguros y ‘avería gruesa”” *Transporte XXI*, 3 de mayo de 2021.

de seguro o de no verse este supuesto incluido en la póliza de los mismos, deberán hacer frente a los cargos económicos de sus responsabilidades con sus propios fondos²⁸.

5.- EL BLOQUEO

El 23 de marzo de 2021 el carguero Ever Given atravesaba el canal de Suez como parte de su travesía desde el puerto de Tanjung Pelepas en Malaysia hacia el puerto de Rotterdam en Holanda. A las 6:45am hora española, el buque quedó atascado durante el tránsito del canal, en las coordenadas 30.01761°N 32.58018°E tras ser zarandeado por las fuertes ráfagas de viento desatadas durante la tormenta de arena que en aquel momento azotaba la zona acompañando el inicio de lo que los egipcios denominan “Jamsin” un periodo de cincuenta días en que la dirección de las corrientes de viento originan tormentas de arena espontáneas en el Sahara que arrastran gran cantidad de partículas aumentando drásticamente la temperatura, reduciendo significativamente la visibilidad y llegando a generar vientos de hasta 140km/h^{29 30}.



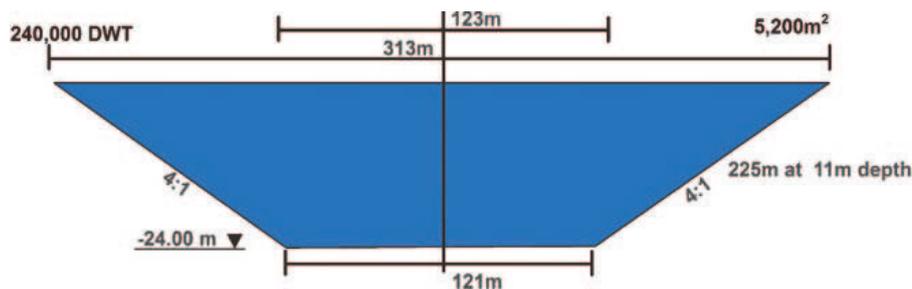
²⁸ VON BURGSDORFF C.: “Ever Given: an Example of How Complex International Liability for Damages Can Be” *Intrnational Bar Association, the global voice of the legal profession*. Hamburgo. 20 de Agosto de 2021.

²⁹ LONGDEN A.: “Were bad weather conditions to blame for the grounding of the Ever Given?” *Meteorological Technology International*, 6 de Abril de 2021.

³⁰ La tormenta de arena el día 23 de marzo presentaba en Suez vientos de 74km/hora así como arrastraba partículas de arena y otros materiales sólidos que impedían la visibilidad más allá de los mil metros. LANINGTON G. “This was the sandstorm that ran the Ever Given aground in the Suez Canal” *Digis Mak*, 26 de Marzo de 2021.

³¹ Imágenes obtenidas en Google Maps al introducir las coordenadas del bloqueo. Las imágenes muestran con claridad el punto del canal en que el Ever Given encalló, antes siquiera de haber dejado atrás por completo la ciudad de Suez y alcanzar las partes más estrechas y complicadas del canal

Las dimensiones que se manejan en este incidente ya hacen de la travesía una navegación compleja sin tener que considerar condiciones de fuertes vientos y escasa visibilidad. El Ever Given mide 399,94 metros de largo (eslora), 58,8 metros de ancho (manga) y hasta 16 metros de calado³². Las dimensiones del canal no resultan tan fáciles de calcular. Aunque en superficie tiene un ancho de entre 200 y 300 metros dependiendo de la zona en que esta se mida, la profundidad del canal no es regular. Estas dimensiones de superficie no continúan bajo el agua de forma rectangular, manteniendo el mismo ancho por debajo del nivel del agua que por encima. En su lugar, el fondo del canal toma la forma de una especie de V, de modo que los 120 metros centrales sí cuentan realmente con los 20 metros de calado que el canal anuncia, pero los laterales del mismo se elevan en empinadas cuestas desde esos 20 metros de calado hasta la superficie. Esto quiere decir que la zona por la que nuestro buque de casi 60 metros de manga (su punto más ancho) tiene realmente solo 120 metros por los navegar, ya que su calado de 16 metros de profundidad rápidamente chocaría con las pendientes laterales.



33

La velocidad de navegación dentro del canal está limitada a los 16 km/h para los barcos contenedores como es el Ever Given³⁴. El día del bloqueo, nuestro buque

³² Aunque su calado de diseño es de 14.5 metros, este se calcula con el barco completamente vacío. Dado que puede soportar más de 20 toneladas de carga, esto aumenta considerablemente el peso del barco y hace que se hunda más en el agua, alcanzando un calado máximo de 16 metros.

³³ La imagen de referencia muestra las distintas ampliaciones llevadas a cabo en el canal a lo largo de los años. Se utiliza de forma meramente ilustrativa para aclarar la drástica reducción de calado a la que se enfrentaría un buque que se desviase de la zona central, por ejemplo, al ser azotado por fuertes vientos. Fue obtenida a través del portal web ResearchGate y tiene su origen en un estudio de la Universidad de Portland: PETERSON C., BUTLER V., FEATHERS J. & CRUIKSHANK K. "Geologic Records of Net Littoral Drift, Beach Plain Development, and Paleotsunami Runup, North Sand Point, Olympic Peninsula, Washington, USA" *Northwest Science*, n°88, páginas 314 a 28.

navegaba inicialmente a una velocidad de 11 km/h durante su entrada al canal, que fue aumentando de forma gradual pero consistente hasta alcanzar los 24 km/h³⁵. La dirección del viento, que avanzaba sobre el barco desde el sur-oeste, fue probablemente el factor más contributivo a este aumento de velocidad ante el que el capitán intentó recostarse sobre babor³⁶.

Al rozar el casco del barco una de las pendientes laterales del canal, las fuertes corrientes de viento que empujaban el barco lateralmente y la velocidad a la que este navegaba (también en cierta medida causada por el viento) provocaron que la proa del buque (parte delantera del barco) se encallase contra el lateral Este del canal. Del mismo modo, la inercia hizo que su popa (parte trasera del barco) se desplazase hacia el lateral Oeste del canal, bloqueándolo por completo.

Las operaciones para intentar reflotar el barco pasaron en primer lugar por aligerar su peso (descargando combustible, agua de lastre e incluso parte de los contenedores de mercancía que transportaba) intentando así disminuir su calado y por tanto la medida en que se había hundido en el lateral del canal. No obstante, finalmente fue necesario el uso de remolcadores proporcionados por el puerto de Rotterdam. Esto resulta especialmente interesante dado que la ACS no solicitó estos remolcadores, de los que deberían haber dispuesto desde un principio dado que son los apropiados para buques de las dimensiones y peso del Ever Given, que circulan a diario por el canal; sino que el puerto de Rotterdam tuvo que ofrecerlos y transportarlos una vez la noticia del bloqueo les alcanzó. Este hecho pone en duda la posición de la ACS, que mantiene que realizó un salvamento del buque, cuando ni contaba con los medios para realizarlo, ni los solicitó siquiera.

Tras seis días de bloqueo, el Ever Given fue reflotado el 29 de marzo aprovechando el efecto que la luna nueva tuvo sobre el nivel del mar y usando

³⁴ Article 54 “Transit Speed”, Rules of Navigation (Artículo 54 “Velocidad de tránsito”, Reglas de Navegación –del Canal de Suez–)

³⁵ DOMINGUEZ URANGA A. “El día que el Ever Given bloqueó el transporte marítimo: Responsabilidad por los daños perjuicios y retrasos generados” *ICADE: Revista de la Facultad de Derecho*. Nº111, 6 de noviembre de 2021. Página 3.

³⁶ DOMINGUEZ URANGA A. “El día que el Ever Given bloqueó el transporte marítimo: Responsabilidad por los daños perjuicios y retrasos generados” Página 4.

excavadoras para crear una orilla artificial en el lateral este del canal. La ACS procedió a la reapertura del tránsito por el canal ese mismo día tras realizar una inspección del suelo y las paredes en la zona afectada para asegurarse de que el choque no había causado ningún daño adicional.

Durante los seis días que duró el bloqueo, el Ever Given no fue el único navío que vio su travesía detenida y la entrega de su carga retrasada. Más de cuatrocientas embarcaciones se vieron bloqueadas dentro del canal, cuarenta de ellos atrapados en los lagos interiores del canal. Miles de barcos más se vieron forzados a decidir entre esperar el desbloqueo del canal o rodear el continente de África navegando la antigua ruta del Cabo de Buena Esperanza. Aunque la problemática jurídica del retraso en la entrega de la carga de las embarcaciones que quedaron bloqueadas por el Ever Given es muy distinta a la del buque encallado, no deja de ser increíblemente compleja, y sin duda esta decisión de dar la vuelta al Cabo de Buena Esperanza o esperar el desbloqueo, que quedaría en un contrato de fletamento como el que planteamos a discernimiento del fletador, tendrá importantes consecuencias jurídicas.

Al plantearnos un análisis detallado de las posibles responsabilidades del caso que nos ocupa debe tenerse en cuenta que mucha de la información necesaria para resolver estas cuestiones no ha sido proporcionada al público ya que están preparándose las defensas y argumentaciones que las partes presentarán en los eventuales litigios de reclamación.

Llegar realmente a determinar los derechos de reclamación existentes, la competencia territorial, el tipo de procedimiento por el que se regirá la controversia e incluso la ley aplicable al mismo no será realmente posible con ningún grado de certeza sin conocer los pormenores del incidente. Solo podemos, por tanto, contemplar las distintas alternativas que nos plantean las Reglas de derecho marítimo y su posible aplicación al incidente del 23 de marzo.

5.1. POSIBLES RESPONSABILIDADES DEL FLETANTE

El primero caso de posible responsabilidad de SKK que debemos plantearnos es que hubiesen incumplido su deber de mantener el buque en condiciones de navegabilidad. Si bien el navío no hubiese sido entregado siguiendo las condiciones que la póliza del contrato de fletamento establece o estas condiciones no se hubiesen

mantenido durante la travesía. Estas condiciones podrían darse, por ejemplo, si el choque se hubiese debido realmente al fallo de un motor como se planteó inicialmente, y los fuertes vientos solo hubiesen sido una cuestión incidental. De poder llegar a probarse que el choque no fue completamente fortuito sino que se debió a un fallo de funcionamiento en la maquinaria del buque, el contrato de fletamento se tendría por terminado en el momento en que se dio el fallo; y por tanto en el momento de producirse el choque, cualquier responsabilidad que originalmente pudiésemos haber atribuido a Evergreen recaería ahora sobre SKK.

Por supuesto este posicionamiento requeriría de informes periciales detallados que en el momento en que realizo este trabajo bien no existen o no han sido compartidos con el público. Sí se ha hecho público el hecho de que tras lograr completar la travesía y descargar la mercancía en el puerto de Rotterdam, el Ever Given se dirigió directamente al puerto de Qingdao, en China, para realizar reparaciones en los daños ocasionados a la nave durante el choque. Estos daños incluyen significativos daños en el casco que llegaron incluso a causar inundaciones en el calado del barco. Esto dificultaría adicionalmente el probar el cese de mantenimiento de condiciones de navegabilidad si dichas condiciones se hubiesen dado en la cubierta inferior, ya que la zona resultó significativamente dañada.

El segundo caso en que SKK podría llegar a responder como responsable de forma significativa se presentaría si el capitán y la tripulación del barco hubiesen desatendido su deber de asistencia al fletador. Si el capitán del buque, Krishnan Kanthavel, hubiese recibido instrucciones de la ACS inadvirtiéndolo del pasaje, o por su propia experiencia hubiese determinado que el tránsito por el canal no fuese seguro y no hubiese advertido a Evergreen del mismo modo en que lo hubiese hecho si SKK hubiese estado operando la nave directamente, podríamos entender que SKK habría incurrido en un incumplimiento de sus obligaciones contractuales. Esta falta de asesoramiento eximiría a Evergreen de responsabilidades que serían depositadas sobre SKK no porque la falta de asistencia se considere necesariamente una condición resolutoria del contrato de fletamento, sino porque no sería posible exigir responsabilidad por unos hechos cuyas condiciones le fueron ocultadas.

No obstante, en caso de que Evergreen quisiese alegar el incumplimiento del deber de asistencia del capitán y la tripulación, de nuevo no sería una tarea simple. La

obligación contenida en el deber de asistencia no exige del capitán una maestría singular ni impone sobre él la responsabilidad de encontrar la forma idónea de colaboración y asesoramiento del fletante. Doctrinalmente la exigencia se limita a que se preste la misma asistencia que se habría prestado al naviero de ser este quien hubiese estado operando su propio buque en lugar de haber cedido su uso³⁷. Y por supuesto probar que el capitán o la tripulación habrían actuado de forma distinta de haber estado SKK operando el buque directamente resulta extremadamente complicado y requeriría de algún tipo de testifical, grabación, etc. que mostrase incidentes particulares en que se negase la colaboración por parte del capitán o la tripulación.

5.2. POSIBLES RESPONSABILIDADES DEL FLETADOR

La responsabilidad principal a la que Evergreen tendría que enfrentarse es la originada por los contratos de transporte realizados con todas las compañías cuya carga era transportada, ya que es el fletante quien dispone del uso comercial del buque durante el contrato de fletamento. Dichas compañías ya han presentado reclamaciones por las pérdidas económicas sufridas por el retraso, que lejos de limitarse a los seis días que el canal estuvo bloqueado incluyó cien días posteriormente en que la ACS retuvo el buque mediante una orden judicial hasta que se hubiesen pagado las reclamaciones de los daños causados, y por tanto solo llegó al puerto de Rotterdam y pudo descargar el 29 de Julio.

En nuestro ordenamiento jurídico español, el artículo 277 de la Ley de Navegación Marítima especifica que cualquier daño, pérdida, o retraso en la entrega de la mercancía es única y exclusivamente responsabilidad del fletante³⁸. Impide además cualquier posibilidad de establecer lo contrario mediante cláusulas contractuales, al considerar que esta responsabilidad es uno de los elementos más esenciales del contrato de fletamento. En el ámbito del Derecho marítimo, las Reglas de la Haya-Visby contemplan en su artículo 8 que ni el porteador ni el buque (entiéndase su dueño) serán

³⁷ ARROYO I. *Curso de Derecho Marítim, (Ley 14/2014 de Navegación Marítima)*, página 535.

³⁸ Artículo 277 de la Ley 14/2014 de 24 de julio, de Navegación Marítima.

responsables de los daños, pérdidas o retraso de la mercancía en casos de fuerza mayor (apartado d) o de detención o embargo de la mercancía por orden judicial (apartado g)³⁹.

Las Reglas de la Haya-Visby constituyen el Convenio de Derecho marítimo más difundido en el mundo⁴⁰. Se trata de una modificación de las Reglas de la Haya creadas por el Comité Marítimo Internacional en 1921. Y aunque doctrinalmente se considera que tiene una regulación demasiado vaga y actualmente se ha quedado atrasada, sigue utilizándose como base para la resolución de controversias mediante acuerdos privados o en aquellas controversias en que los países implicados no forman parte de ningún convenio común posterior. En este caso, Japón, Egipto y Taiwan no tienen ningún acuerdo posterior en común ya que ninguno de ellos forma parte de las Reglas de Rotterdam (2008) y solo Egipto forma parte de las Reglas de Hamburgo (1978)⁴¹.

Si aplicásemos pues las Reglas de la Haya-Visby, podríamos argumentar con cierto rigor que Evergreen no sería responsable de tan significativo retraso en la entrega de las mercancías⁴². En primer lugar, el bloqueo puede entenderse fácilmente como un caso de fuerza mayor. Ya sea porque consideremos la maniobra en sí misma como un acto de fuerza mayor intentando salvar la mercancía de ser derribada por los fuertes vientos o que limitemos el concepto de fuerza mayor al propio bloqueo, no cabe duda de que el término es aplicable. En segundo lugar, el periodo posterior en que el buque se vio retenido por la ACS queda comprendido en el apartado g del mismo artículo ya que la orden judicial que acordó la retención del buque incluía específicamente su carga y se impidió a Evergreen o a los dueños de la mercancía trasladarla a otros buques con el fin de hacer presión en el acuerdo privado sobre los daños económicos.

³⁹ Artículo 8, d) y g) Ley de 22 de diciembre de 1949, de Transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. “Reglas de la Haya –Visby”

⁴⁰ CABRERA CÁNOVAS A.: “Contratación del transporte marítimo” *Contratación del Transporte Nacional e Internacional de Mercancías. Adaptado a las Reglas Incoterms 2010*. Editorial Fundación Confemetal. Madrid, 2011. Página 163 a 197.

⁴¹ Las Reglas de Hamburgo fueron redactadas en la Conferencia Internacional sobre el Transporte de Mercancías por Mar de las Naciones Unidas. Las Reglas de Rotterdam fueron redactadas en la Conferencia sobre Contratos Internacionales de Transporte de Mercancías, Total o Parcialmente por Mar de las Naciones Unidas.

⁴² SÁNCHEZ CALERO F.: “La Limitación de la Responsabilidad” *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías, Reglas de la Haya-Visby*. Editorial Aranzadi, Navarra, 2000.

5.3. POSIBLES RESPONSABILIDADES DEL CANAL

Aunque en el momento de la redacción del presente trabajo la ACS ha sido la única parte de este conflicto que no ha tenido que hacer frente al pago de responsabilidades, la controversia está lejos de estar zanjada. El acuerdo privado alcanzado entre la ACS y SKK cubría según la petición inicial de la ACS los daños provocados en el canal por el choque y el lucro cesante de los peajes que se habrían cobrado durante los seis días que el canal estuvo bloqueado, y fue cerrado por una cantidad no revelada públicamente. Las posibles responsabilidades de la ACS que a continuación analizo tendrán que ser objeto de un procedimiento judicial o arbitral posterior que podría incluir la devolución de la cantidad pagada por SKK en este acuerdo privado de demostrarse que el bloqueo fue realmente causado por sus acciones.

Como mencionábamos con anterioridad, la posible responsabilidad de la ACS nace de su obligación de gestionar, administrar y mantener el canal establecida en la Ley nº30 de 1975 sobre la Organización de las Autoridades del Canal de Suez.

En base a esta Ley nº30 podríamos en primer lugar plantear la responsabilidad de la ACS respecto al mantenimiento del canal. Aunque el canal ha sido reformado en varias ocasiones desde su creación para ampliar sus dimensiones de acuerdo a la evolución de la ingeniería marítima y el tamaño de los buques que lo navegan, a día de hoy con los avances en el tamaño de los super-cargueros como el Ever Given, una nueva ampliación lleva años siendo solicitada por las compañías navieras. Pese al conocimiento exacto de las dimensiones de los buques que circulan por el canal a diario –ya que el tamaño de los mismos está regulado en las Reglas de Navegación publicadas por el canal- y lo ajustado que resultaba el tránsito, especialmente en las zonas más estrechas del canal a las que el Ever Given en esta ocasión ni siquiera llegó antes de chocar; el proyecto de una futura expansión solo fue anunciado tras la resolución del bloqueo del 23 de marzo.

Dado que la Ley nº30 no está realmente desarrollada es difícil definir con exactitud hasta qué punto el mantenimiento del canal incluye no solo el cuidado de las instalaciones como se encuentran en el presente sino también la expansión del mismo. Personalmente entiendo que dado que el beneficio económico del canal procede de los

peajes pagados por los barcos que lo transitan, debe considerarse prioritario el asegurar el tránsito de dichos barcos, y por tanto adecuar el canal para su navegación.

El segundo eje sobre el que se articula la posible responsabilidad de la ACS es mucho más simple de argumentar. La Ley nº30 incluye, si bien de forma poco desarrollada, la obligación de la ACS de administrar eficientemente el canal. Como ya planteábamos anteriormente, la decisión de dar paso a un buque cuyas dimensiones requieren una navegación tan ajustada en condiciones normales, durante una tormenta de arena es una administración cuanto menos descuidada. El hecho de que diesen paso a cuatrocientas embarcaciones mientras el canal era transitado por un uno de los cargueros más grandes del mundo, (de las cuatrocientas embarcaciones que quedaron bloqueadas, doscientas lo hacían en el mismo sentido que el Ever Given, doscientas en la dirección opuesta, y cuarenta quedaron atrapados en los lagos interiores) dificultando aún más la navegación y aumentando considerablemente las consecuencias económicas del incidente hacen parecer la administración de la ACS totalmente deficiente.

La tormenta de arena que aquel día asediaba el canal debería haber sido prevista por la ACS ya que es un fenómeno meteorológico tan común en el área que tiene un nombre propio y una fecha específica. Además, se origina en las zonas más desocupadas del Sahara por lo que habría sido visible avanzando hacia Suez. Incluso de no haber sido prevista con anterioridad, la tormenta ya se encontraba en activo encima del canal en el momento en que se dio entrada al Ever Given.

Como reconocida propietaria del canal, la ACS tiene total autoridad administrativa sobre el canal. Este dominio completo se ve reflejado en la libertad absoluta en el establecimiento de tarifas de peaje o reglas de navegación. No cabe duda por tanto de que la ACS es la única entidad no solo con el deber de gestionar la entrada de los buques al canal, sino con el derecho a negar o retrasar el paso y re-organizar el orden de entrada de las naves. Por consiguiente, al dar paso al Ever Given no solo tiene la ACS la responsabilidad de conocer exactamente las condiciones en que se da la orden, sino que esta constituiría un acto propio. Es imposible que el Ever Given hubiese iniciado la navegación sin instrucciones expresas del canal, y por tanto de haberse producido el choque inicial de forma fortuita, este sería enteramente responsabilidad de la ACS.

Cabe añadir que como mencionábamos con anterioridad, que el tránsito por el canal requiere de la presencia a bordo de un práctico, o como se denomina en las Reglas de Navegación, “Pilot”⁴³. No solo es la presencia de este práctico obligatoria y por tanto necesariamente debe haberse dado en el Ever Given, sino que las Reglas de Navegación atribuyen al mismo la obligación de ponerse en contacto con la Oficina de Control de Movilidad de ser en algún momento su consejo no respetado. Dentro del canal, el práctico es la persona más experimentada a bordo del buque y tiene la capacidad de comunicarse con la ACS en todo momento y hacer que la nave se detenga si llegase a considerar que su navegación supone un peligro para la tripulación, la mercancía o el canal.

No se ha hecho pública ninguna información relativa a la presencia o instrucciones del práctico que se encontraba a cargo del Ever Given el día del bloqueo, pero dado que lo que pretendemos no es resolver el conflicto sino realizar un análisis de las posibles responsabilidades nos es suficiente con manejar hipótesis. Dado que la presencia del práctico es obligatoria según la normativa del propio canal, podemos aceptarla como un hecho confirmado. A mi entender esto nos deja tres posibles hipótesis a manejar. En primer lugar, que el práctico a bordo del buque efectivamente aconsejase el acercamiento al lateral oeste del canal para intentar evitar el “efecto vela” ejercido por la presión del viento sobre los contenedores de mercancía transportada por el buque⁴⁴. En este caso de nuevo serían los actos propios de la ACS los que habrían ocasionado el accidente debido a su mala gestión de la situación, y por lo tanto sería su responsabilidad el lidiar con los daños producidos.

En segundo lugar, nos plantearemos que el práctico a bordo del Ever Given hubiese dado unas instrucciones que no fueron respetadas por el capitán de la nave. En este supuesto hipotético, el práctico habría alertado de inmediato a la ACS que

⁴³ Las Reglas de Navegación incluyen una sección entera dedicada exclusivamente al practicaaje, su sección II. La obligatoriedad de la presencia de un práctico en todo buque que transite el canal se recoge específicamente en el Artículo 11, sub-sección A.

⁴⁴ El “efecto vela” es un término náutico que describe como la carga en los buques contenedor se eleva tan por encima de la superficie del agua que proporciona al viento una superficie casi completamente plana y muy amplia sobre la que chocar, produciendo un efecto similar al de una vela en un velero y empujando la masa total del buque.

probablemente habría ordenado la detención de la nave de haber tenido tiempo antes de que se produjese el choque. Esta hipótesis es cuanto menos poco probable ya que la ACS ha sido extremadamente locuaz al comentar el incidente con la prensa egipcia y pese a negar su responsabilidad en toda comunicación compartida, este hecho jamás se ha mencionado. Si bien es perfectamente plausible que esto se deba a una estrategia procesal de cara a la resolución arbitral o judicial de la controversia, es cuanto menos peculiar que entre todas las explicaciones que han dado para exonerar su culpa un hecho tan flagrante hubiese sido omitido. En cualquier caso, en esta hipótesis las responsabilidades recaerían sobre SKK al ser el fletante quien mantiene dominio sobre la navegación de la nave. Aunque Evergreen como fletador puede establecer la ruta a seguir en la póliza del contrato de fletamento, la navegación práctica queda en manos del fletante.

Finalmente debemos considerar que el práctico a bordo del Ever Given hubiese ofrecido instrucciones o consejo que el capitán simplemente no fue capaz de seguir debido a las condiciones de navegación adversas. En este supuesto la responsabilidad recaería de nuevo sobre la ACS ya que habría sido la decisión de dar paso a la nave en dichas condiciones de navegación adversas las que habrían ocasionado el choque y consiguiente bloqueo.

6.- LA AVERÍA GRUESA

La situación llevó a SKK a declarar el estado de “avería gruesa” que mencionábamos con anterioridad en el trabajo. Este concepto se regula actualmente en la versión de 2016 de las Reglas de York-Amberes aprobadas por el CMI y como explicábamos, como “Regla” de Derecho marítimo o “Incoterm”, solo tiene vigor si todas las partes implicadas en la controversia aceptan regirse por ella.

Se define la Avería Gruesa en la Regla A de las Reglas de York-Amberes como aquella situación en que se incurre de forma intencional y razonada para la seguridad del buque, su tripulación, pasajeros y carga, en un sacrificio o gasto extraordinario que tiene el fin de preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura marítima común. Es decir, que regula el supuesto en que medidas extremas e imprevistas pero intencionales y racionales tengan que ser tomadas para salvaguardar la empresa marítima preservando el buque, su dotación y pasajeros o mercancía.

El supuesto más común de avería gruesa suele darse cuando el capitán de un buque ordena arrojar total o parcialmente la mercancía al mar para aligerar el peso de la nave, mejorar su navegabilidad y conseguir por tanto lograr salvaguardar la “empresa marítima” que es meramente el objetivo de la navegación, es decir, la llegada a puerto del buque. En nuestro caso se habla de avería gruesa al considerar el acercamiento al lateral oeste del canal como una medida imprevista pero racional que pretendía contrarrestar el efecto vela y evitar que el buque chocase o, en el peor de los casos, llegase a volcarse.

La declaración de la avería gruesa supone un reparto equitativo de los gastos y pérdidas producidas en dicha maniobra. Así todos los gastos producidos por el bloqueo son afrontados a partes iguales por SKK, Evergreen, sus respectivas aseguradoras y las empresas titulares de las mercancías que consiguieron salvaguardarse. Esto se debe a la fuerte consideración que el transporte de mercancías por mar tiene como una empresa o aventura común de todos sus participantes, muy distinta a la mera consideración de contratista y transportista que se da en los contratos de transporte por tierra.

Por supuesto, la declaración de avería gruesa se basa enteramente en el hecho de que el capitán del Ever Given se viese forzado a maniobrar como lo hizo de forma consciente con la intención de preservar el buque, su carga y a su tripulación. Si meramente hubiese perdido el control de la nave debido a las condiciones temporales, la avería gruesa no sería aplicable.

CONCLUSIONES

El bloque del 23 de marzo de 2021 llevó el transporte marítimo a la atención de millones de personas en todo el mundo que a diario hacían uso del mismo sin llegar en ningún momento a prestarle consideración alguna. El incidente del bloqueo tuvo enormes consecuencias para el comercio internacional, pero no es exagerado plantear que sus consecuencias a nivel mediático han tenido igual magnitud. Considero por ello que este es el caso práctico idóneo para realizar un estudio de las responsabilidades en juego en estos contratos y sus marcadas diferencias con otras áreas del Derecho similares que nos puedan resultar más cercanas o familiares.

El Derecho relativo a los transportes de mercancías por mar es completamente único. Desde su origen y regulación hasta la realidad práctica y actual de la resolución de controversias que se dan en su ámbito. Dispone de una notable practicidad surgida de la necesidad de celeridad propia del ámbito y el hecho de que la mayor parte de las “reglas” existentes sean solo aplicables de mutuo acuerdo entre las partes tiene como resultado un muy buen cuerpo legal, ya que si una regla resulta inconveniente, simplemente es ignorada. Esta necesidad de alcanzar un mutuo acuerdo en las reglas a aplicar, también implica que las soluciones propuestas por las mismas tienden a acercarse a un punto medio común y beneficiar a ambas partes, ya que no es posible la aplicación forzosa de una regulación más partidaria. Igualmente, la necesidad de ofrecer soluciones a un entorno en continuo avance que no cuenta con regulación obligatoria, permite que florezca una creatividad en la resolución de controversias que contribuye a la celeridad del ámbito y además genera un significativo impulso legislativo.

El caso que analizamos pone de manifiesto de forma excepcional cómo el transporte de mercancías por mar se plantea desde un principio como una aventura común a todas las partes que en ella participan, lo cual se ve reforzado por el análisis de las responsabilidades llevado a cabo. La relación entre el fletante y el fletador es sobresalientemente simbiótica y desde la elaboración de la póliza del contrato hasta el planteamiento de las posibles responsabilidades y estrategias de defensa muestra una clara percepción de unidad, equipo o empresa común.

La participación en el incidente de las Autoridades del Canal también refleja una de las realidades más significativas en este ámbito de los contratos de transporte por

mar. Mediante su reactividad respecto a la ampliación del canal, que únicamente fue anunciada tras producirse un bloqueo que detuvo un porcentaje significativo del comercio mundial durante días; la no disposición de la maquinaria necesaria para remolcar buques cuyo tránsito por el canal está permitido y la mala administración relativa al dar paso a otros cuatrocientos navíos cuando el buque transportador más grande del mundo ya navegaba con dificultad por el canal en unas condiciones remarcablemente adversas; podemos observar con claridad que aunque el entorno legislativo relacionado al transporte de mercancías por mar sea increíblemente flexible, evolucionado y creativo, su realidad está a menudo anticuada.

Así pues, a menudo los rápidos avances en el ámbito de la ingeniería que producen buques cada vez más grandes, rápidos y seguros para el transporte más eficiente de mercancías se ven lastrados por la realidad práctica de los puertos y canales en que deben operar. Además de la rígida burocracia que la entrada en puertos y canales nacionales supone para los buques, muchos de estos están en manos de empresas gubernamentales cuyo único objetivo, lejos del avance y perfeccionamiento de la materia, es el de obtener beneficios económicos. De este modo, a pesar de contar con un entorno legislativo que prospera en la innovación y un entorno de medios en continuo avance, a menudo se ve confinado por una realidad práctica que evoluciona a trompicones solo cuando resulta económicamente beneficioso hacerlo.

Aunque la controversia planteada en este trabajo está lejos de ser resuelta y requerirá para ello múltiples litigios que se extenderán durante años, este incidente ha puesto de manifiesto la necesidad de acción del canal de Suez. Ya sea organizando e implantando una gestión más diligente, desarrollando su normativa más detalladamente, ampliando efectivamente el canal, o todo lo anterior; claramente la ACS tiene trabajo por delante cuya significatividad pone de manifiesto que no es realmente posible que escape el eventual reparto de responsabilidades.

Es muy posible que en este caso en concreto las responsabilidades del incidente eludan al contrato de fletamento y recaigan sobre la ACS. Los hechos sobre los que teorizamos parecen plantear que tendrían que darse circunstancias muy concretas para que la responsabilidad no recaiga sobre la ACS, mientras que los supuestos en que esta podría recaer sobre SKK o Evergreen son mucho más situacionales.

Por supuesto existen responsabilidades contractuales que las partes del contrato de fletamento se tienen entre sí. Por sus acciones hasta el momento parece deducirse que su estrategia actual es achacarlas a un incumplimiento por imposibilidad sobrevenida y mostrar un frente unido contra las reclamaciones de la ACS.

Dado lo reciente del incidente, del que ha transcurrido menos de un año, y la escasez de información que los implicados han compartido públicamente; es difícil hablar con certeza de los hechos concretos. No se podrá determinar con seguridad el reparto final de responsabilidades hasta que se presenten las eventuales acciones legales y reclamaciones y se resuelvan los procedimientos arbitrales o judiciales que estas inicien. Hasta entonces nos vemos forzados a elucubrar sobre supuestos hipotéticos sobre los que proyectar las posibles figuras de Derecho aplicables al caso. Será probablemente entonces cuando surjan más comentarios académicos gozando del beneficio de poder contemplar el caso al completo.

BIBLIOGRAFÍA

- ARROYO MARTINEZ, I.: *Curso de Derecho Marítimo, (Ley 14/2014 de Navegación Marítima)*, Editorial Aranzadi, S.A. Tercera Edición, Navarra, 2015
- BAKER A., BELKNAP JR T. H., COGHLIN T., KENNY J. & KIMBALL J. “Time Charters”, Séptima Edición. Editorial Informa Law from Routledge, New York, 2014.
- BONIN H. “History of the Suez Canal Company 1858-2008: Between Controversy and Utility, by Adrian Jarvis” *International journal of maritime history*. Vol. 22, nº2, 2010, páginas 387 a 388.
- CABRERA CÁNOVAS A.: “Contratación del transporte marítimo” *Contratación del Transporte Nacional e Internacional de Mercancías. Adaptado a las Reglas Incoterms 2010*. Editorial Fundación Confemetal. Madrid, 2011.
- CRAZE S. “When does war end? Armistice and the Prize Courts of the twentieth century” *International journal of maritime history*. Vol. 31, nº1, 2019, páginas 120 a 136.
- DAVIDI E.: “La crisis del Canal de Suez en 1956: el fin de una época en el Medio Oriente y el comienzo de otra” *Historia Actual Online*, nº10, 2006.
- DE SAN SIMÓN, D., CERDÁ C., DUCH M., DE SAN SIMÓN L. “Ever Given – Potential Liabilities” *San Simón & Duch, Isansimon*, Marzo de 2021
- DOMINGUEZ URANGA A. “El día que el Ever Given bloqueó el transporte marítimo: Responsabilidad por los daños perjuicios y retrasos generados” *ICADE: Revista de la Facultad de Derecho*. Nº111, 6 de noviembre de 2021.
- ESPAÑOL M.: “El ‘Ever Given’ vuelve a navegar después de 100 días retenido por las autoridades del canal de Suez”, *El País*, El Cairo, 7 de Julio de 2021.
- KOH A., EL WADANY S., CLARK A.: “Suez Canal Snarled by Giant Ship Choking Key Trade Route” *Bloomberg* 24 de marzo de 2021.
- LANINGTON G. “This was the sandstorm that ran the Ever Given aground in the Suez Canal” *Digis Mak*, 26 de Marzo de 2021
- LONGDEN A.: “Were bad weather conditions to blame for the grounding of the Ever Given?” *Meteorological Technology International*, 6 de Abril de 2021.
- OLVERA DE LUNA O. “Generalidades” *Manual de Derecho Marítimo*. Editorial Porrúa. México. 1981.
- PETERSON C., BUTLER V., FEATHERS J. & CRUIKSHANK K. “Geologic Records of Net Littoral Drift, Beach Plain Development, and Paleotsunami Runup, North Sand

Point, Olympic Peninsula, Washington, USA” *Northwest Science*, nº88, páginas 314 a 328

RODRIGUEZ GAYÁN, E. M.: *Los contratos internacionales de “fletamento” y transporte marítimo*, Editorial Eurolex

SÁNCHEZ CALERO F.: “La Limitación de la Responsabilidad” *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías, Reglas de la Haya-Visby*. Editorial Aranzadi, Navarra, 2000.

SEDANO I, y ELORRIAGA Z. “Ever Given: seguros y ‘avería gruesa’” *Transporte XXI*, 3 de mayo de 2021.

VON BURGSDORFF C.: “Ever Given: an Example of How Complex International Liability for Damages Can Be” *International Bar Association, the global voice of the legal profession*. Hamburgo. 20 de Agosto de 2021.

INDICE DE WEBS CONSULTADAS

<https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021> CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL COMERCIO Y DESARROLLO, Review of Maritime Transport 2021. Consultada el 6 de Enero de 2021.

<https://www.marineinsight.com/maritime-law/voyage-charter-vs-time-charter/> MENON, A. “Voyage Charter vs Time Charter” Marine Insight. Actualizado por última vez el 30 de Diciembre de 2021. Consultado el 6 de Enero de 2022.

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/RulesOfNavigation.aspx> Página Web oficial del Canal de Suez, sección relativa a las Reglas de Navegación por el Canal. Consultado el 6 de Enero de 2021.

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/CanalTreatiesAndDecrees/Pages/ARepublicanDecreeLawNo.30of1975.aspx> Página Web oficial del Canal de Suez, sección de tratados y decretos, página relativa a la Ley nº30 de 1975 sobre la Organización de las Autoridades del Canal de Suez. Consultado el 6 de Enero de 2021.