



*Universitat
Abat Oliba CEU*

DERECHO MARÍTIMO

EL BLOQUEO DEL CANAL DE SUEZ: RUTAS ALTERNATIVAS E INCUMPLIMIENTOS CONTRACTUALES

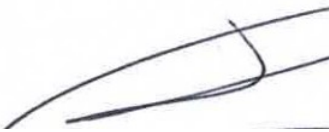
TRABAJO FIN DE GRADO

Autor: José M^a de Palacio de Lassaletta
Tutor: Dra. Carmen Parra Rodríguez
Grado en: Derecho
Año: 2022

DECLARACIÓN

El que suscribe declara que el material de este documento, que ahora presento, es fruto de mi propio trabajo. Cualquier ayuda recibida de otros ha sido citada y reconocida dentro de este documento. Hago esta declaración en el conocimiento de que un incumplimiento de las normas relativas a la presentación de trabajos puede llevar a graves consecuencias. Soy consciente de que el documento no será aceptado a menos que esta declaración haya sido entregada junto al mismo.

Firma: José M^a de Palacio de Lassaletta

A handwritten signature in dark ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name.

“Desafiate a ti mismo; es el único camino que conduce al crecimiento”

MORGAN FREEMAN

Resumen

En este trabajo quiero adentrarme en el mundo del transporte marítimo internacional y hablar de la importancia que éste tiene en el mundo actual además de su regulación jurídica a nivel nacional e internacional. ¿Por qué supuso tan grave afectación a nivel económico el bloqueo de un canal navegable tan importante hasta la fecha como es el Canal de Suez?

Analizaremos las causas que llevaron a ese encallamiento y las posibles responsabilidades que ello conlleva. ¿Fue realmente una situación de causa fortuita o hubo algún tipo de negligencia? Hablaremos también de las rutas alternativas navegables y de la imposibilidad de cumplir los contratos establecidos.

Todo ello dejando un poco de lado la perspectiva económica y centrándome en la visión jurídica del asunto.

Resum

En aquest treball vull endinsar-me al món del transport marítim internacional i parlar de la importància que té en el món actua, a part de la seva regulació jurídica nacional e internacional. ¿Per que va afectar tant a nivell econòmic el bloqueig de un canal navegable tant important com es el Canal de Suez?

Analitzarem les causes que van portar a aquest encallament i les possibles responsabilitats que puguin derivar-se. ¿Va ésser realment una situació de causa fortuïta o va haver-hi algun tipus de negligència? Parlarem també de les rutes alternatives navegables i de la impossibilitat de complir els contractes establerts.

Tot això deixant una mica de banda la perspectiva econòmica i centrar-nos-en en la visió jurídica dels fets.

Abstract

In this work I want to get into the world of international maritime transport and talk about the importance it has in today's world in addition to its national and international legal regulation. Why was the blockade of such an important navigable canal as Suez Canal supposed to be such a serious impact? We will

analyze the causes that led to this grounding and the possible responsibilities that this entails. Was it really a fortuitous situation or was there some kind of negligence? We will also talk about alternative navigable routes and the impossibility of complying with established contracts.

All this leaving aside the economic perspective and focusing on the legal vision of the matter.

Palabras claves / Keywords

B&L - Buques - CJI – Contratos - Ley Aplicable - Transporte – Mercancías – Espacios Marítimos – Práctico – Capitán – Incumplimiento – Daños
--

Sumario

INTRODUCCIÓN.....	9
I. HISTORIA DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL	10
1.1 El comercio internacional	10
1.2 Transporte internacional de mercancías: tipos y orígenes.....	11
1.3 Ventajas e inconvenientes del transporte marítimo de mercancías	13
1.4 Importancia del transporte marítimo	15
II. LOS CANALES INTERNACIONALES	16
III. EL CANAL DE SUEZ.....	18
3.1 Historia del Canal de Suez.....	18
3.2 Importancia del Canal de Suez en el comercio internacional.....	19
IV. EL ENCALLAMIENTO DEL EVER GIVEN	20
4.1 El Canal de Suez como canal internacionalmente navegable	21
4.2 Itinerario del buque y hechos acontecidos durante el encallamiento.....	22
V. COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL Y NORMATIVA APLICABLE	24
5.1. Reglamento 1215/2012 y Reglamento Roma I o 593/2008 relativo a las obligaciones contractuales.....	26
VI. NORMAS DE DERECHO MATERIAL	30
6.1 Reglas para la Navegación del Canal de Suez	30
6.2 Reglas de la Haya Visby	40
VII. ANÁLISIS DE LOS CONTRATOS	42
7.1. Incumplimiento del contrato de transporte internacional	43
7.2. Incumplimiento de los contratos de compraventa	46
7.3. Incumplimiento de otros contratos	50
7.4. ¿Cláusula “Rebus Sic Stantibus”?	52
7.5. Jurisprudencia al respecto de la “Cláusula Rebus sic Stantibus”.....	53
VIII. RUTAS ALTERNATIVAS AL CANAL DE SUEZ	54
8.1. El Cabo de Buena Esperanza.....	55
8.2. Ruta del Ártico	56
CONCLUSIONES	59
BIBLIOGRAFÍA.....	61
JURISPRUDENCIA	63

INTRODUCCIÓN

A lo largo del presente trabajo realizaré un análisis sobre los acontecimientos fácticos acontecidos en el Canal de Suez como consecuencia del bloqueo de uno de los buques portacontenedores más grandes del mundo, el Ever Given.

La motivación despertada por este trabajo ha venido determinada por la intención de cursar el doble Máster que ofrece la Universidad Abat Oliba CEU de acceso a la Abogacía y Derecho Marítimo, al ser éste último el ámbito en el que quien suscribe quiere especializarse en un futuro.

Como iremos detallando a lo largo del trabajo, el Canal de Suez representa una de las mayores arterias comerciales de nuestros tiempos, creación del cual supuso el ahorro de un tiempo muy valioso además de recursos económicos en lo que a gastos de transporte se refiere.

El objetivo que persigue la presente obra es analizar desde una perspectiva jurídica las diferentes responsabilidades que se generaron tanto por el encallamiento como por los daños sufridos en el canal. También se pretende analizar los incumplimientos contractuales tanto de contratos de transporte internacional en régimen de conocimiento de embarque cómo de compraventa internacional de mercancías.

Asimismo, abordaremos las cuestiones procesales que se derivan de los distintos escenarios acontecidos tras el encallamiento. Así, se realizará un estudio pormenorizado de los tribunales competentes para el conocimiento, esclarecimiento y fallo de las distintas controversias así como la normativa aplicable a cada caso.

Y finalmente, y no por ello menos importante, analizaremos si existían alternativas navegables al Canal de Suez para evitar todo el conjunto de perjuicios generados tras el bloqueo del mismo. Tan importante son las consecuencias jurídicas derivadas del encallamiento como la capacidad de los perjudicados de evitar, en la medida de lo posible, el agravio de sus consecuencias. Y solo de este modo podrá valorarse debidamente cuál es el verdadero perjuicio sufrido por el encallamiento del buque.

I. HISTORIA DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

1.1 El comercio internacional

En primer lugar, y con ánimo de contextualizar el presente trabajo, debemos empezar definiendo qué es el comercio internacional. Éste se puede definir como una actividad económica que consiste en el intercambio de bienes y servicios entre todos los países del mundo.

El comercio internacional implica la compra, venta o intercambio de bienes y servicios en diferentes divisas o monedas y con distintas formas de pago. Este intercambio de bienes y servicios comporta un transporte de un lugar a otro en el que se han de cruzar fronteras de diferentes países, ya sean europeos o internacionales y dicho transporte se puede llevar a cabo de diferentes formas y modalidades.

No obstante, y para no desviarnos del objeto de la presente obra, nos centraremos en el transporte marítimo de mercancías que, como veremos a lo largo de este trabajo, ha tenido y sigue teniendo una importancia masiva en lo que a intercambios se refiere.

Haciendo especial hincapié nuevamente sobre el comercio internacional, es preciso señalar que desde hace más de 10.000 años las personas empezaron a practicar el trueque, esto es el intercambio de bienes que producía un comerciante a cambio de dinero. A medida que las sociedades fueron avanzando, el comercio internacional también fue evolucionando y se fue extendiendo al resto del mundo.

Un gran ejemplo de comercio internacional lo encontramos en el siglo XVI con la fundación de la empresa británica denominada “Compañía de las Indias Orientales”. Esta compañía se fundó en el año 1599 y tuvo por objetivo la práctica de actos de comercio con otras partes del mundo, llegando a aglutinar hasta la mitad de todo el comercio internacional de la época¹.

Y no sería hasta finales del siglo XX cuando el comercio internacional evolucionaría más y cobraría mayor importancia en las sociedades. Este crecimiento exponencial

¹ Véase National Geographic “*Así se convirtió la Compañía de las Indias Orientales en la empresa más poderosa del mundo*” de Erin Blakemore.

se produjo fundamentalmente por dos motivos. El primero gracias a la evolución de los medios de transporte (tanto terrestres, como aéreos y marítimos). El segundo gracias a la evolución tecnológica que estos habían sufrido.

Ahora bien, antes de continuar con el desarrollo de esta obra debemos preguntarnos por qué nació el comercio internacional y cuáles eran sus verdaderos objetivos. Y la respuesta a esta pregunta únicamente la encontraremos realizando una exégesis de la historia del mismo.

El principal motivo que impulsó el crecimiento del comercio internacional es la incapacidad de los países de producir todos los bienes que una economía precisa para su completo desarrollo. Así, acudían a otros estados que sí disponían de dichos bienes y servicios.

Por ejemplo, y para clarificar cuanto se ha expuesto, el petróleo es un bien que pocos países tenían capacidad de producir en una cantidad suficiente para su autoabastecimiento. En consecuencia, estos países solo podían acudir al extranjero para adquirirlo.

En conclusión, el comercio internacional marítimo cobró una gran importancia a partir del siglo XX gracias a la evolución del transporte y cualidades técnicas de los buques que se usaban para el intercambio de bienes entre todos los países del mundo.

1.2 Transporte internacional de mercancías: tipos y orígenes

Cómo hemos comentado anteriormente, una rama muy importante del comercio internacional es el transporte internacional de mercancías, el cual puede ser de muchos tipos: aéreo, terrestre, marítimo, multimodal... Todas ellas tienen sus ventajas e inconvenientes y su regulación específica ya sea para transporte nacional o internacional.

Del modo que hemos indicado desde el principio de este trabajo, esta obra se ceñirá al estudio del transporte marítimo de mercancías habida cuenta que fue éste el que quedó perjudicado tras el encallamiento y bloqueo del Canal de Suez. Así, el transporte marítimo ha sido muy importante en el transcurso de la humanidad, aglutinando gran parte del comercio internacional.

Si hacemos un *flash back* en el tiempo, comprobaremos que el transporte por vía marítima es la versión más longeva y más antigua que conocemos de intercambio comercial, medio que utilizaban las civilizaciones que construían sus poblados y territorios a la orilla de mares o ríos navegables.

Las primeras formas de transporte marítimo registradas datan del año 3.500 a.C y gracias a ellas se consiguió movilizar de un punto a otro pequeñas cargas y algunos tripulantes por rutas costeras.

Entre otros ejemplos de la época podemos destacar el papel de la civilización fenicia que, alrededor del año 1.200 a.C ya practicaba actos de comercio entre distintos puertos marítimos. De igual modo sucedía con la civilización romana, cuya importancia en el transporte marítimo de mercancías fue reconocido en la época por su relevancia para el intercambio de bienes. Y, en último lugar, debemos destacar la importancia de la civilización vikinga a cuyos miembros se les atribuye la capacidad de construir barcos capaces de navegar largas distancias. Tanto es así que los vikingos fueron la primera civilización en llegar de la península escandinava a Inglaterra, al mar mediterráneo y al norte de América.

Ahora bien, si hay una travesía que ha marcado la historia de España es la llegada a América de Cristóbal Colón o la vuelta al mundo de Juan Sebastián Elcano. De hecho, el transporte del oro proveniente del sur de América hasta España fue un desafío de grandes dimensiones para la técnica del momento².

En conclusión, el transporte marítimo ha sufrido un avance extraordinario en todo el mundo, tanto es así que casi todos los países disponen de puertos capaces de acoger gran cantidad de buques y cada vez de dimensiones más extraordinarias, lo que implica una mayor cantidad de mercancías transportadas que entran o salen de las fronteras de un país por vía marítima.

² Véase "*Historia del transporte marítimo*" de Elena en Ocean Containers Trading S.L.

1.3 Ventajas e inconvenientes del transporte marítimo de mercancías 3

La importancia del transporte marítimo de mercancías a nivel mundial viene determinada por su capacidad para almacenar grandes cantidades de bienes en contenedores de grandes dimensiones. Para que el lector pueda hacerse una idea, un buque portacontenedores puede cargar hasta 165.000 toneladas de peso. Es, sin ninguna duda, el mejor medio para transportar grandes cargas entre dos puntos geográficamente separados.

El transporte marítimo, del modo que hemos indicado anteriormente de forma introductoria, puede ser combinado con otros tipos de transporte, siendo el más común de ellos el transporte terrestre. Esto es lo que se denomina transporte multimodal.

Además, gracias al desarrollo de las rutas marítimas, los mares pueden albergar un gran número de buques de tamaños y cualidades de carga distintas. Por ejemplo, existen buques cargueros, buques portacontenedores, buques de carga rodante (es decir de transporte de vehículos), buques de transporte de pasajeros, buques de carga refrigerada y buques de materiales peligrosos entre otras modalidades.

Además de ser un medio versátil y flexible, la gran diversidad de bienes transportables hace que las empresas armadoras deban disponer de contenedores varios para almacenar distintos tipos de mercancías en función de lo que cada una requiera. Así por ejemplo tenemos los “Dry Van”, los “Reefer”, los contenedores cisterna...

Como inconvenientes de este tipo de transporte podríamos decir que la tramitación de permisos o *Bill of lading* (conocimiento de embarque) son más extensos que en otros medios de transporte. Otro de los inconvenientes que encontramos es el tiempo dado que el transporte por mar es más lento que el transporte aéreo y también dependerá del estado de la meteorología.

Como puntos favorables a este tipo de transporte vamos a destacar por un lado la capacidad de almacenaje. El barco o buque es el medio de transporte que ofrece

³ CALDERÓN, ALEXIA. “Ventajas y desventajas del transporte marítimo” Recuperado de: <https://www.internacionalmente.com/ventajas-desventajas-transporte-maritimo/>

una mayor capacidad para trasladar grandes cantidades de mercancías de un punto a otro. Así, también puede optimizarse el trabajo y el tiempo.

Por otro lado, es el medio más económico de transporte para recorrer grandes distancias y para transportar grandes cantidades de bienes de un punto a otro, dentro de que el contrato de fletamento⁴ puede elevarse a millones de euros o dólares en función del lugar donde se flete el buque.

Otro de los puntos a favor del transporte internacional de mercancías por mar es la seguridad y fiabilidad que ofrece en comparación con otras modalidades de transporte como podría ser el aéreo. Mientras este último está muy condicionado a las previsiones meteorológicas, el transporte marítimo es capaz de atravesar situaciones muy adversas y de clima inestable presentando una robustez y resistencia extraordinarias.

Finalmente la amplia cobertura que ofrece el transporte marítimo. El territorio navegable que ofrece el mundo es muy amplio, por lo que un buque puede llegar a casi cualquier punto del globo para transportar la carga que sea necesaria. Como decíamos, actualmente casi todos los países del mundo disponen de una estación portuaria capacitada para alojar buques de gran tamaño.

Y a mayor abundamiento, el transporte marítimo ofrece una gran fiabilidad y seguridad dado que suele cumplir fielmente los plazos de entrega y calidad en el puerto de destino. Así pues, se convierte en el medio idóneo para aquellas empresas o aquellos comerciantes que tengan que transportar sus mercancías de un punto a otro separados geográficamente.

Finalmente podemos decir que el transporte por medio de buques proporciona una gran flexibilidad en los productos que se pueden transportar. Por ejemplo, lo que no se podría transportar en un avión por ser materia peligrosa si se puede transportar por vía marítima detallándolo claramente en el conocimiento de embarque.

⁴ El artículo 203 de la Ley de Navegación Marítima establece que el contrato de fletamento es aquel por el que *“se obliga al porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino”*. Boletín Oficial del Estado (BOE)

En conclusión, el transporte marítimo de mercancías dispone de una gran variedad de contenedores para portar todo tipo de mercancías, asegurando el porteador que el buque es idóneo para dicho transporte.

1.4 Importancia del transporte marítimo

El transporte marítimo de mercancías ha cobrado una importancia enorme en lo que a comercio internacional se refiere. Muchos comerciantes deciden contratar los servicios de empresas navieras para que se ocupen de trasladar sus bienes o servicios a otros países. Como hemos dicho anteriormente, el transporte marítimo es el medio más utilizado, no solamente por su bajo coste comparado con otros modos de transporte sino también por la fiabilidad y seguridad que transmite al comprador de que su producto va a llegar en perfectas condiciones y en tiempo estimado.

Mientras en el transporte aéreo o terrestre se ha de estar muy atento a las condiciones meteorológicas, el transporte marítimo presenta una fiabilidad, seguridad y robustez de lo que ninguno de los demás puede presumir. No obstante, no es menos cierto que el transporte marítimo de mercancías es más lento que el transporte aéreo, pero más seguro y mucho más económico para quien contrata los servicios del naviero.

Al hablar de transporte de mercancías, no podemos pasar por alto toda la normativa que existe para regularlo para cuyo fin se crea el derecho marítimo. El derecho marítimo se puede definir como aquella rama del derecho que se ocupa de las relaciones que surgen, directa o indirectamente, del uso humano del medio marino.

El derecho marítimo es esencial para una navegación pacífica a nivel deportivo, pero también para la actividad que a nosotros nos importa, como es el transporte internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, es decir, por medio de contenedores y mediante la posesión de lo que se conoce como Bill of Lading⁵, título valor que legitima a su tenedor para recoger las mercancías en el puerto de destino.

⁵ Definición del abogado Joan Soler, despacho Blas de Lezo (Barcelona): *“El Bill of Lading es un título que acredita que las mercancías están a bordo del buque y que obliga al porteador a entregar las mercancías en el lugar de destino bajo las condiciones estipuladas en dicha carta de porte o conocimiento de embarque”.*

La actividad marítima a nivel nacional estaba regulada en el Código de Comercio. En 2014 entró en vigor la nueva Ley de Navegación Marítima (LNM), la cual engloba de manera extensa materias como la preservación del medio ambiente, el estatuto jurídico del buque, el abanderamiento o distintos tipos de contratos como el de fletamento, el de compraventa, el de seguro marítimo, entre otros.

En consecuencia, el transporte marítimo de mercancías en España está regulado por el Código de Comercio⁶ y por la LNM⁷, siendo ésta última posterior y – por ende – aplicable, salvo su remisión supletoria al Código de Comercio en todo aquello que ésta no disponga.

Ahora bien, una vez analizada la normativa aplicable en España, debemos referirnos a los INCOTERMS. Si bien es cierto que no ahondaremos en profundidad acerca de los mismos por economía de espacio, debemos puntualizar que no son leyes y, en consecuencia, no han sido desarrollados por los órganos legislativos del Estado sino por los propios comerciantes (podríamos definirlos como la *Lex Mercatoria*).

Se trata de reglas elaboradas por los comerciantes que suelen tener un periodo de validez de diez años y determinan cuales son las obligaciones que va a tener cada parte interviniente en el negocio internacional. Es decir, determina la responsabilidad que asume el comprador, el vendedor y el naviero; entre otros.

II. LOS CANALES INTERNACIONALES

Sabido es por todos que los canales internacionales sirven para optimizar el tiempo de transporte marítimo de mercancías entre el puerto de origen y el puerto de destino. Es decir, se crean con el objetivo de facilitar la comunicación entre dos estados que, de no ser por la creación de estos canales internacionales, verían aumentado el tiempo de recepción y entrega de las correspondientes mercancías.

Dicho de otro modo, los canales internacionales – al igual que los estrechos – sirven para facilitar la comunicación entre una zona de alta mar o ZEE con otra zona de alta mar o ZEE. En el caso que nos ocupa, por ejemplo, el canal sirve para evitar

⁶ Código de Comercio. Ministerio de Gracia y Justicia. Boletín Oficial del Estado (BOE) a 22 de agosto de 1885.

⁷ Ley 14/2014, de 24 de Julio, de Navegación Marítima. BOE.

que los buques deban rodear el Cabo de Buena Esperanza (África) para entregar la carga que portan.

En consecuencia, los canales internacionales son de vital importancia. Y no sólo para el transporte marítimo de mercancías – que también – sino a su vez para la optimización del tiempo y de los costes. De este modo, el producto que llegue al mercado del Estado destinatario podrá comercializarse a un precio inferior al que de comercializaría si no existiera el canal, ello dada cuenta que el coste de rodear todo el Cabo de Buena Esperanza haría incrementar el coste del transporte y, en consecuencia, del producto que se porta.

Dicho esto, debe tenerse en cuenta que no todos los canales internacionales están abiertos de forma permanente. Por lo tanto, pueden chocar o quedar confrontados derechos del Estado Ribereño con intereses de terceros estados. Ahora bien, tampoco es menos cierto que el Canal de Suez (que es el que nos interesa en este trabajo) está regulado en la Convención de Constantinopla de 1888, estableciéndose que éste permanecerá siempre abierto tanto en tiempos de paz como en tiempos de guerra.⁸

Dichos canales tienen una importancia mayúscula en lo que a transporte de mercancías se refiere ya que la función principal de los mismos es que los buques o embarcaciones dispongan de medios de comunicación que sean ágiles y seguros, minimizando así los plazos de entrega que se darían si los buques tuviesen que rodear los diferentes continentes para llegar al puerto de destino.

Es por este motivo que se crearon los Canales Internacionales, para hacer más fácil el transporte de mercancías de un lugar a otro, lo que para las navieras también supuso un ahorro en gastos de transporte como el menor combustible y la disminución en los peligros de navegar en mar abierto.

Los canales internacionalmente navegables pueden ser naturales o artificiales, siendo el Canal de Suez artificial al haberse inaugurado en 1869 con el fin de evitar que los buques que querían llegar a Europa desde Asia tuviesen que rodear el Cabo

⁸ Véase artículo 1 Convención de Constantinopla de 1888: *“El Canal Marítimo de Suez estará siempre abierto y será libre, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, para todos los navíos de comercio o de guerra, sin distinción de banderas. En consecuencia, las altas partes contratantes convienen en no estorbar el libre uso del canal, tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz. El canal no será jamás sometido al ejercicio del derecho de bloqueo”.*

de Buena Esperanza, ruta que como veremos más adelante suponía no solo un mayor gasto en consumos de combustible, sino mayor tiempo de travesía y peligros que ningún buque quiere sufrir como es el tema de la piratería en zonas costeras como es la de Somalia.⁹

Y, en último lugar, cabe decir que en los canales navegables se suele aplicar un régimen convencional que se aprueba por acuerdos internacionales que diversos estados suscriben. El Canal de Suez, como veremos en el siguiente sub epígrafe, está regulado en la Convención de Constantinopla de 1888.

III. EL CANAL DE SUEZ

3.1 Historia del Canal de Suez

Una vez introducido el ámbito en el que vamos a indagar a lo largo de esta obra, debemos ahora abordar la historia del Canal de Suez. Dada su complejidad y extensión, únicamente nos referiremos a las circunstancias más elementales en relación con este trabajo. ¿Cuál es la historia de este Canal que ha pasado a ser una de las rutas principales para el comercio internacional y para el tráfico marítimo?

El Canal de Suez es uno de los canales navegables más importantes del comercio internacional. Es la ruta marítima más rápida entre Europa y Oriente. Es un canal navegable construido de forma artificial y que consta de 193 km de distancia, 24 metros de profundidad y 350 metros de ancho, datos que serán muy relevantes cuando analicemos las posibles responsabilidades del encallamiento y si éste se podría haber evitado tomando como referencia dichos datos.

La construcción del canal de Suez se inició en 1859, quedando inaugurado en 1869. Es una de las obras más importantes del siglo XIX y su creación fue el detonante de

⁹ESMERALDA UTRERA HERNÁNDEZ, PERLA “*La importancia de los canales de navegación para el comercio internacional*” Eje del comercio exterior. Aduanas Revista 7 de abril de 2021. Recuperado de <http://aduanasrevista.mx/la-importancia-de-los-canales-de-navegacion-para-el-comercio-internacional/>

la puesta en funcionamiento de una de las rutas marítimas comerciales más importantes en el mundo.¹⁰

El canal de Suez se encuentra en Egipto, que como veremos será el estado ribereño de dicho canal navegable. El estado ribereño está regulado en el artículo 2 de la Convención sobre el Derecho del Mar y dice textualmente que *“la soberanía del estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial”*.¹¹

Y, aunque en este caso no nos preocupa habida cuenta que existirán unos Incoterms capaces de determinar de quiénes son las eventuales responsabilidades, no es menos cierto que en función de las aguas navegables el Estado ribereño goza de soberanía, luego sus leyes son aplicables, o – por el contrario – lo hace el estado del pabellón de la embarcación. No obstante, ahondaremos sobre este particular más adelante.

3.2 Importancia del Canal de Suez en el comercio internacional

El Canal de Suez propició una ruta de menor distancia entre Europa y el sur de Asia. Hasta su construcción, los buques que transportaban mercaderías de Europa a Asia o de Asia a Europa debían bordear África y el cabo de Buena Esperanza; motivo por el que el Canal de Suez reviste tanta importancia a nivel de transporte internacional de mercancías.

Así, el Canal de Suez proporciona una ruta mucho más rápida que la conocida hasta la fecha, lo que permite a los mercantes ahorrar en combustible y asegurar la entrega de las mercancías en el puerto de destino en tiempo y plazo pactado.

Este asunto lo abordaremos más adelante cuando hablemos de las rutas alternativas que pudieron tener los buques que se vieron afectados por el

¹⁰ ARANDAU, RAFA. “Canal de Suez: ¿cuándo se construyó, cuánto mide y qué otros bloqueos ha sufrido? Diario AS. 28 de marzo de 2021.

¹¹ Artículo 2 de la Convención de Naciones Unidas sobre derecho del mar hecho en Montego Bay en 1982.

encallamiento; no obstante consideramos que era importante destacarlo en este momento aunque fuera de un modo eminentemente introductorio.

El bloqueo del Canal por el buque Ever Given propició múltiples perjuicios al transporte internacional marítimo de mercancías habida cuenta que para que los buques llegaran a su destino tenían que bordear África y el Cabo de Buena Esperanza, todo ello con el consustancial aumento de tiempo en la entrega de la carga (y que en ocasiones, al ser bienes perecederos, se perdía completamente su utilidad).

Para que se hagan una idea, el Canal de Suez aglutina diariamente gran cantidad de buques de grandes dimensiones tales como petroleros o portacontenedores. Es tan importante porque es el lugar por donde transitan aproximadamente el 30% de la carga de contenedores a nivel mundial que se mueven entre Europa y Asia.

El Canal de Suez tiene una gran importancia geo estratégica y comercial, motivo que ha hecho que sea objeto de grandes disputas entre países para ver a quien le pertenecía. De hecho, éste fue uno de los motivos por los que estalló la guerra del Sinaí en 1956 por ser un lugar histórico de disputa entre Reino Unido, Francia y Egipto que acabó con la intervención de la ONU.^{12 13}

IV. EL ENCALLAMIENTO DEL EVER GIVEN

Una vez hemos introducido el concepto de canal internacional, muy relevante para este trabajo de investigación sobre lo ocurrido en el canal de Suez por el encallamiento de uno de los buques portacontenedores de mayor capacidad en la actualidad, nos adentramos de lleno en el contenido principal y lo que va a dar base a este análisis profundo sobre un tema que traerá mucha cola en los próximos años

¹² DAVIDI, EFRAIM. Universidad de Tel-Aviv, Israel. "La crisis del canal de Suez en 1956: El fin de una época en el medio oriente y el comienzo de otra", *Historia actual on line*, nº 10, pp. 145-153

¹³ "A 65 años de la Guerra del Sinaí, conflicto para controlar el Canal de Suez" 27 de Octubre de 2021. Recuperado de: <https://www.elperiodista.cl/2021/10/a-65-anos-de-la-guerra-del-sinai-conflicto-para-controlar-canal-de-suez/>

y que marcará un antes y un después en lo que a transporte de mercancías se refiere.

4.1 El Canal de Suez como canal internacionalmente navegable

Como ya hemos avanzado, el régimen jurídico del Canal de Suez se va a regular por la Convención de Constantinopla de 1888¹⁴. Dicha convención establece los principios básicos en lo que a navegación se refiere y son los siguientes:

- a) Libertad para la navegación en todo tiempo, es decir, en tiempos de paz, como de guerra.
- b) Libertad de paso de buques de guerra con la condición de no hacer paradas ni nada distinto a la navegación.
- c) Neutralización del canal, es decir, no podrá ser bloqueado ni en tiempos de guerra.

Los principios elementales del Canal de Suez como canal internacionalmente navegable determinan que el mismo permanecerá abierto de forma permanente al servicio del transporte marítimo de mercancías. En consecuencia, ni en tiempos de guerra se podrá ver afectado por la situación bélica ya que, en su defecto, se incumplirían los pactos alcanzados por los suscriptores del acuerdo de Constantinopla al que ya nos hemos referido.

Este extremo refuerza más – si cabe – la vital importancia que representa el referido canal, no únicamente para el Estado ribereño y estados colindantes al mismo sino para el conjunto del mundo globalizado. El transporte de mercancías por mar se vería inmensamente perjudicado si el Canal de Suez fuera cerrado.

Y es que precisamente de este extremo tenemos un claro ejemplo. Nunca antes había permanecido cerrado el referido Canal durante tantos días hasta el encallamiento del buque Ever Given dejando de lado lo ocurrido con la Guerra del

¹⁴ Convención de Constantinopla de 1888. Consejo de Seguridad Actas Oficiales 688ª Sesiones. 13 de enero de 1955. https://digitallibrary.un.org/files/S_PV-688 consultado 31 agosto 2022

Sinaí, momento en el que 3 buques se vieron obligados a permanecer en el canal para evitar ser bombardeados.

No lo hizo porque ni tan solo en tiempo de guerra hubiera sido posible acordar esta circunstancia tal y como establece la convención de Constantinopla en sus tres principios básicos.

4.2 Itinerario del buque y hechos acontecidos durante el encallamiento

El Ever Given es un buque mercante de bandera panameña que viajaba desde China al puerto de Róterdam, en los Países Bajos, y estaba navegando hacia el norte, rumbo al Mediterráneo.

En este trayecto era operado por la empresa de transporte Evergreen Marine quienes declaran que el accidente fue provocado por una fuerte ráfaga de viento que hizo que el casco del buque se desviara de su rumbo normal y accidentalmente tocara fondo, con la conocida consecuencia de la obstrucción total de una de las arterias comerciales más importantes a nivel internacional.

El encallamiento tuvo lugar el martes 23 de marzo alrededor de las 7:40 de la mañana. En un primer momento se atribuyó lo sucedido a una fuerte ráfaga de viento que propició una tormenta de arena la cual hizo que la visibilidad disminuyera drásticamente, lo que, según las autoridades provocó que el casco del buque se desviara de su rumbo preestablecido, tocando fondo con el bulbo de proa en el lado de estribor del canal.

Dicho encallamiento dejó en espera a los 150 buques que iban detrás de éste. Debe recordarse que el protocolo que se sigue para el cruce del canal y que establecen las reglas para la navegación del canal de Suez exige que el paso por el mismo se realice en grupo, habiendo quedado retenidos de forma accidental y forzosa todos los que pretendían cruzar con el buque varado.

Dicho esto deberemos plantear la cuestión del trabajo no solo en función de lo que sucede con el buque varado, sino también con los buques que tenían la ruta del Canal de Suez establecida en sus itinerarios de ruta y cartas náuticas para analizar si las posibles reclamaciones a las que se enfrenten las pueden solventar basándose en la fuerza mayor o interponiendo la acción de regreso o repetición

contra el Ever Given, si se demuestra que el encallamiento fue producido por negligencia de quien timoneaba el mismo.

Cabe recordar que el Canal de Suez ya quedó cerrado o inhabilitado durante 8 años. Allí sobre junio de 1967 varios barcos quedaron atrapados en el fuego cruzado en el conflicto bélico entre Israel y el bloque que formaron Egipto junto a Siria y Jordania en lo que se conoce como la Guerra de los Seis Días.

Caso distinto es el que nos ocupa, que como ya hemos comentado se trata de un accidente marítimo y no de un bloqueo por causas bélicas, pero si guarda relación con aquello sucedido en 1967 en lo que a transporte de mercancías se refiere. Siendo cierto que el nivel de mercancías transportadas por mar ha aumentado de manera considerable respecto a los años 60, cabe destacar que en ese momento ese “cierre” también causó graves perjuicios, sobre todo a Egipto.¹⁵

Las consecuencias, asimismo fueron parecidas, teniendo que buscar alternativas al Canal de Suez para realizar las operaciones de exportación e importación de mercaderías de distintos puntos del planeta, por tanto, las consecuencias fueron parecidas, pero lógicamente a menor escala.

Pero, volviendo al encallamiento que estamos analizando, sabemos que el Ever Given es uno de los buques portacontenedores de más tamaño jamás construido, por tanto debemos plantear la cuestión de si el canal de Suez esta realmente capacitado para albergar buques de tales dimensiones o por el contrario, dichos buques deberían buscar rutas alternativas donde se minimicen los riesgos de encallamiento como lo que ha sucedido aquí.

Como expertos comentan, justo antes del amanecer del día en el que el buque atascó, el clima en la zona de Egipto ya era adverso y estaba empeorando, los vientos aumentaban y ello propició una serie de llamadas radiofónicas entre los buques que estaban a la espera de entrar en el canal, entre ellos el Ever Given y la autoridad del canal de Suez, quien advirtió de dicho aumento en las ráfagas de viento.

¹⁵ BBC News. “Canal de Suez: el cierre de 8 años que sufrió la ruta luego de la Guerra de los Seis Días y qué consecuencias tuvo” 2021. Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-56531467> . 31 agosto 2022.

Aun siendo advertidos, el capitán del buque decidió emprender la marcha continuando así su travesía a pesar de las múltiples advertencias, cuestión muy importante que analizaremos a continuación, ya que, como veremos y vamos anticipando, todo buque que se adentre en el canal siendo advertido de que este está cerrado por condiciones meteorológicas adversas, lo hará bajo su propia responsabilidad.¹⁶

En conclusión, el encallamiento del buque Ever Given propició una situación de extraordinaria gravedad no únicamente para el Estado ribereño (Egipto) sino para el conjunto de la comunidad internacional, imposibilitando la llegada de productos a los estados requirentes con los consustanciales incumplimientos contractuales de los que se hablará más adelante en este trabajo. Además deberá analizarse la cuestión planteada anteriormente, el buque varado entro bajo su propia responsabilidad en el canal todo y haber sido advertido por las autoridades de este del peligro que entrañaba, de ser así lo analizaremos en el punto siguiente.

V. COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL Y NORMATIVA APLICABLE^{17 18}

Una vez llegados a este punto del trabajo debemos empezar a analizar el tema de los contratos mucho más detenidamente. Ya hemos tratado normas de derecho internacional público cuando hablamos de los canales internacional, pero en el momento en el que estamos, donde vamos a hablar de contratos y sus posibles incumplimientos, deberemos estarnos a lo que establecen las normas de derecho internacional privado en materia de contratos, tanto si se cumplen los términos de los mismos como si se trata de incumplimientos contractuales.

¹⁶ VIVIAN YEE, JAMES GLANZ. The New York Times “Así fue como el Ever Given se atascó en el Canal de Suez” 2021. Recuperado de: <https://www.nytimes.com/es/2021/07/19/espanol/canal-suez-evergiven.html> 31 de agosto de 2022

¹⁷ PÉREZ SUAY, ANDREA. *La negociación individual y separada de las cláusulas de jurisdicción en contratos de transporte en régimen de conocimiento de embarque* (Pamplona, 2021) Editorial Civitas. Thomson Reuters.

¹⁸ PARRA RODRÍGUEZ CARMEN. *Derecho Internacional Privado*. Editorial Huygens (2ª Edición).

Lo primero que deberemos analizar es que tribunales estarán capacitados por ley para conocer del asunto que nos ocupa. En el caso de los incumplimientos contractuales derivados del encallamiento del buque en el canal de Suez, habrá una parte demandante o parte actora, así como una parte demandada. Lo peculiar del derecho marítimo es que este se rige por unas reglas especiales que determinan que el foro competente será el que elijan las partes y por lo tanto, hay una libertad de pacto en el contrato, por lo que los tribunales que queden establecidos en el contrato serán los competentes, a esto se le llama sumisión expresa, en cambio, si no se pacta ningún tribunal y el demandante presenta su demanda en un determinado juzgado, y consecuentemente la parte demandada contesta a la misma, se entenderá que hay una sumisión tácita al no haber impugnado la competencia de ese tribunal mediante la figura de la “declinatoria”.

Pues bien, en este momento deberíamos hablar de competencia judicial internacional y ley aplicable a estos casos de incumplimiento contractual de contratos de compraventa, para ello hay reglamentos y convenios, pero atendiendo a las Reglas de la Haya Visby, la primera ratio en un conflicto de este tipo será la negociación entre las partes, y aquello que dicha negociación no pueda resolver será sometido a la Corte Internacional de Justicia sita en Bruselas.

Una vez dicho esto pasamos a hablar de los mecanismos internacionales para delimitar la competencia y la ley aplicable a los contratos celebrados.

Para hablar de competencia judicial internacional, en adelante CJI, debemos estarnos a lo establecido por el Reglamento 1215/2012 o Bruselas I bis, donde nos establece la competencia de los tribunales en el caso de obligaciones contractuales. El trabajo ha de versar si o si en los contratos que se llevaron a cabo y que debido al encallamiento del buque durante su travesía se vieron incumplidos.

El artículo 7 de Reglamento Bruselas I bis, en adelante RBI, establece la competencia de los tribunales en caso de incumplimientos contractuales y nos dice que serán competentes los tribunales del lugar donde debería haberse cumplido el contrato o los tribunales del domicilio del demandado. Hemos de dejar constancia de que no hay un único contrato de transporte sino muchos otros tipos de contratos que se han visto incumplidos por el accidente sufrido, por tanto se debería entrar a analizar cada uno de ellos para determinar quién es la parte actora o demandante y quien es la parte demandada, que en muchas ocasiones serán las empresas

prestadoras de servicios que envían su productos a distintos destinatarios situados en países diferentes.

Por tanto, vamos a analizar la cuestión a grosso modo, sin entrar al detalle en cada uno de los contratos existentes, centrándonos en el contrato de compraventa internacional al ser el más común en este tipo de operaciones.

5.1. Reglamento 1215/2012 y Reglamento Roma I o 593/2008 relativo a las obligaciones contractuales

Por lo tanto, recapitulando las obligaciones contractuales, ya sea cumplimiento, cláusulas, incumplimiento contractual o cualquier otro asunto relacionado con obligaciones y contratos deberá analizarse teniendo en cuenta el Reglamento de Bruselas I bis o 1215/2012 en lo que a competencia judicial internacional se refiere, lo primero que este reglamento establece en su artículo 7.1 apartado primero¹⁹ es que en materia contractual serán concedores los órganos jurisdiccionales del lugar donde se haya cumplido o debería haberse cumplido la obligación.

A modo de ejemplo, imaginemos que una empresa con sede china formaliza un contrato de compraventa con Inditex, sociedad con domicilio en España. Inditex no entrega los productos en buen estado o no los llega a entregar, caso del Ever Given. Sin atendemos a lo que establece el artículo mencionado, podrían ser concedores de la demanda impuesta por la sociedad china, tanto los tribunales chinos como los españoles. Por un lado, por lo que establece el artículo mencionado, el lugar donde se debía cumplir la obligación de entrega es china y por otro también concedores podrían ser los tribunales españoles por ser los del lugar donde tiene residencia la empresa demandada.

Seguidamente debemos hablar de la ley aplicable a las obligaciones contractuales y para ello debemos estarnos al Reglamento Roma I o 593/2008 donde nos dice que hay libertad de pacto de ley aplicable, por lo tanto, las partes implicadas podrán pactar mediante cláusulas de sumisión expresa en los contratos, determinando qué ley será la aplicable al conflicto así como los tribunales, siempre y cuando la materia objeto de debate no este recogida como competencia exclusiva de un determinado

¹⁹ Artículo 7.1 del Reglamento de Bruselas I bis o 1215/2012 sobre contratos.

tribunal. Esto también nos los establecen las reglas de la Haya – Visby cuando nos dice que lo que va a predominar es lo que las partes hagan constar en el contrato, por tanto la primera ratio va a ser siempre los pactos de sumisión expresa o tácita a un determinado tribunal y a una ley aplicable concreta.

Como regla general, el reglamento Roma I establece libertad de pacto de tribunales que pueden conocer así como la ley aplicable, ello se establece en el artículo 3 del reglamento y dice lo siguiente.

Artículo 3 Libertad de elección

1. El contrato se regirá por la ley elegida por las partes. Esta elección deberá manifestarse expresamente o resultar de manera inequívoca de los términos del contrato o de las circunstancias del caso. Por esta elección, las partes podrán designar la ley aplicable a la totalidad o solamente a una parte del contrato.

Por tanto, tal como establece este artículo, y como bien hemos dicho antes las partes podrán decidir someterse a los tribunales de un determinado estado siempre y cuando la materia no quede comprendida dentro de una de las materias que exclusivamente podrá conocer un determinado estado, y por otro lado, podrán decidir someterse a la ley que las partes decidan.

Por otro lado, el propio reglamento nos habla de la regulación en los contratos de transporte, que será uno de los contratos que pueden verse afectados por la problemática del encallamiento del buque encargado de transportar los bienes de un lugar a otro.

Artículo 5 Contratos de transporte

1. En defecto de elección de la ley aplicable al contrato para el transporte de mercancías de conformidad con el artículo 3, la ley aplicable será la ley del país donde el transportista tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de recepción o el lugar de entrega, o la residencia habitual del remitente, también estén situados en ese país. Si no se cumplen estos requisitos, se aplicará la ley del país donde esté situado el lugar de entrega convenido por las partes.

2. En defecto de elección por las partes de la ley aplicable al contrato para el transporte de pasajeros de conformidad con el párrafo segundo, el contrato se regirá por la ley del país donde el pasajero tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de origen o el lugar de destino también estén situados en ese país. Si no se cumplen estos requisitos, se aplicará la ley del país donde el transportista tenga su

residencia habitual. Las partes podrán elegir como ley aplicable a un contrato para el transporte de pasajeros, de conformidad con el artículo 3, únicamente la ley del país donde:

- a) el pasajero tenga su residencia habitual, o*
- b) el transportista tenga su residencia habitual, o*
- c) el transportista tenga el lugar de su administración central, o*
- d) se encuentre el lugar de origen, o*
- e) se encuentre el lugar de destino.*

3. Si del conjunto de circunstancias se desprende que el contrato, a falta de elección de la ley, presenta vínculos manifiestamente más estrechos con un país distinto del indicado en los apartados 1 o 2, se aplicará la ley de ese otro país.

Teniendo en cuenta el artículo anteriormente contemplado, pongamos el ejemplo anteriormente expuesto de la empresa española que le compra materia prima a una sociedad china. La sociedad china formaliza un contrato con la compañía naviera a la que pertenece el Ever Given, Evergreen Marine.

Pongamos el caso de que la empresa china que ha contratado los servicios de transporte de dicho operador presenta demanda, como hemos dicho anteriormente, la competencia judicial internacional o los tribunales que podrán conocer de la demanda serán los tribunales del lugar donde se debería haber cumplido la entrega o contrato y por otro lado, en este caso podrán conocer de la demanda los tribunales Taiwaneses por ser este país el domicilio de la empresa demandada o lugar de abanderamiento del buque.²⁰

Por otro lado, lo que nos indica el artículo 5 del reglamento Roma I es la ley aplicable a dicho conflicto.

Primeramente nos indica que la ley aplicable será la del país donde el transportista tenga su residencia habitual, pero con un límite que cobra mucho protagonismo,

²⁰ Artículo 18 de la Ley de Navegación Marítima (LNM): El abanderamiento es el acto que otorga derecho a enarbolar el pabellón español. Todos los buques matriculados en el Registro de Buques y Empresas Navieras estarán abanderados en España.

Las condiciones para la cesión del abanderamiento se rigen por lo dispuesto en la normativa de marina mercante.

dicho límite es que tanto la residencia habitual del transportista como la del remitente coincidan, además de que sea el mismo país donde se deba hacer entrega de la mercancía, dicho límite no se cumple, por tanto nos indica que la ley aplicable en caso de que dicho requisito se vea incumplido será la ley del país donde esté situado el lugar de entrega que las partes hayan convenido en el contrato.

El segundo apartado del artículo nos establece la ley aplicable al contrato de transporte de pasajeros, lo que no nos interesa ya que el buque que quedó encallado no es de transporte de personas sino de mercancías. Finalmente nos habla de la regla de los vínculos más estrechos.

Otra de las cuestiones que se nos podría plantear es si el contrato ha sido entre particular y empresa, por tanto, en este caso estaríamos en un foro de parte débil como es el de consumidores y usuarios. Para este caso deberemos contemplar otras posibilidades distintas que establece el reglamento de Bruselas I bis 1215/2012.

El artículo 18 nos establece los tribunales ante los cuales se podrá interponer la demanda y dice que se podrá interponer, por un lado, ante los tribunales del estado donde tenga su sede la empresa o por otra parte ante los tribunales del domicilio del consumidor.

Así bien, habiendo analizado todo lo relativo a los posibles incumplimientos contractuales, esperando aún a la respuesta que los tribunales marítimos den sobre este asunto, puedo concluir que lo que se puede dar aquí es incumplimiento contractual por parte del vendedor de las mercancías. En todo caso se debe estar siempre a lo que pacten las partes. Además, como hemos ido recalando, jugaran un importante papel la figura de los Incoterms, ya que en función del que utilicemos podremos saber a ciencia cierta quien estaba a cargo de las mercancías en el momento del siniestro.

Nos delimitaran los pactos a los que hayan llegado las partes, tanto en materia de plazos como en materia de jurisdicción y ley aplicable, además de donde inicia y acaba la responsabilidad de vendedor y en qué momento el riesgo empieza a correr a cargo del comprador. Todo esto no lo podemos saber por no poder acceder a dicha documentación.

Finalmente, creemos que será de aplicación la cláusula Rebus Sic Stantibus en materia contractual por estar inmersos en una causa sobrevenida e imprevisible, lo

cual hace modificar los términos del contrato para que así se pueda ver cumplido por ambas partes.

VI. NORMAS DE DERECHO MATERIAL

6.1 Reglas para la Navegación del Canal de Suez

El Canal de Suez cuenta con una estructura a sus espaldas la cual regula y controla todo el tráfico marítimo. Dicha estructura es conocida como “Suez Canal Authority” y cuenta con una amplia normativa que todo buque que desee cruzar el canal ha de cumplir escrupulosamente.

Dicha normativa regula todo lo relativo a permisos, tasas, dimensiones de los buques que cruzan y protocolos que se deben seguir para un correcto funcionamiento, además de garantizar la seguridad tanto de buques como de personal encargado del Canal.

La normativa interna del Canal de Suez se titula “Rules of Navigation”. Estas reglas de la Autoridad del Canal de Suez nos establecen los protocolos de tránsito, de espera, de anclaje y de comunicación entre buques y Autoridades previos al cruce de dicha vía navegable. En primer lugar vamos a analizar la regulación de la navegación por el Canal de Suez, que será de obligado cumplimiento para todos los buques que pretendan hacer uso del mismo. Transcribimos en primer lugar el artículo en cuestión para, posteriormente, proceder al desarrollo sucinto del mismo y su aplicación al caso concreto.

Art., 1 – Transit through the Suez Canal:

(1) Transit through the Suez Canal is allowed to vessels of all nations subject to comply with the conditions stated in the present Rules of Navigation.

(2) The SCA reserves the right to refuse access to the Canal water, or order the towage or convoying of vessels considered dangerous or troublesome to navigation in the Canal.

(3) By the sole fact of using the Canal water, Masters and Owners of vessels bind themselves to accept all the conditions of the present Rules of Navigation, with which they acknowledge being acquainted, to conform with these conditions in every respect, to comply with any requisition made with a view to their being duly carried out, and to adhere to the SCA private Code of Signals as shown in Part III of these Rules.

Artículo 1 Canal de Suez “*Rules of Navigation*”

El apartado primero establece que la navegación a través del Canal de Suez está permitida para todos los buques con independencia de su nacionalidad, siendo únicamente exigible el aquietamiento a la normativa establecida para el paso por el mismo.

Asimismo, es importante destacar que La Autoridad del Canal de Suez (SCA) se reserva el derecho de admisión. Es decir, tiene facultad para rechazar la entrada al canal de cualquier buque que pueda ser considerado peligroso o pueda causar algún tipo de perjuicio en el propio canal. En consecuencia, podríamos incluso abordar qué responsabilidad tuvo la SCA en el encallamiento que ocupa el presente estudio habida cuenta que, conocedor de la situación meteorológica adversa, tuvo que advertir de la misma para preservar el buen funcionamiento del canal. Ahondaremos sobre este particular más adelante.

En último lugar, debemos destacar que el simple uso del Canal obliga a los capitanes y armadores (propietarios) a aceptar las reglas de navegación del Canal y estar familiarizados con ellas, siendo este un requisito exigible del que todos deben tomar debida nota.

En caso de producirse alguna controversia durante el paso por el Canal, debemos acudir al régimen de responsabilidad establecido en la propia normativa que nos indica que el capitán del buque será responsable de cualquier daño o consecuencia que sufra el canal por el paso de la embarcación capitaneada por éste, todo ello con independencia de la nacionalidad del buque, es decir, de su pabellón.

Asimismo, los capitanes también tienen responsabilidad por la obstrucción del canal para la navegación o el paso de otros buques. Dicha responsabilidad se sobreentiende, es decir constituye prueba *iuris tantum*, salvo que se demuestre mediante pruebas suficientes y fehacientes que el daño respondió a causas fortuitas e imprevisibles y no por error o negligencia. Por lo tanto, resulta determinante analizar si el encallamiento del buque Ever Given fue fruto de un mal uso del canal por alguna negligencia cometida por su capitán o armador ya que será éste – y no otro – el elemento diferenciador entre la atribución de responsabilidad al capitán o la absolución de éste.

Asimismo, la regulación del canal establece que los buques que lo crucen deben renunciar al derecho de reclamación a la Autoridad del Canal de Suez por cualquier daño que se pueda producir por parte de terceros mientras éstos se encuentren transitándolo. Dicho de otro modo, el Canal de Suez queda eximido de toda responsabilidad salvo que los daños producidos respondan de forma directa e incontrovertible a alguna acción u omisión de la Autoridad del canal.

Para poder determinar las responsabilidades por el encallamiento del Ever Given en el Canal de Suez resulta elemental atender a este precepto (art. 4 *Rules of Navigation*). Si la naviera no fuera capaz de demostrar algún tipo de incumplimiento por parte de la autoridad del canal que fuera causa del encallamiento, no podrá reclamar ningún daño a la autoridad.

Dicho de otro modo, el hecho de que no hubiera dos prácticos en el buque en el momento del tránsito por el canal no es suficiente para atribuir responsabilidad alguna a la Autoridad del mismo ya que según se desprende de la propia normativa, esta circunstancia no es suficiente para la atribución de responsabilidad. En

consecuencia, el máximo representante del buque sería directamente responsable del encallamiento en el Canal de Suez.

Por ejemplo, en el caso del hundimiento del crucero Costa Concordia en aguas italianas, se atribuyó la total responsabilidad del naufragio al capitán por haber efectuado una maniobra temeraria (dado el desconocimiento del fondo marino y la profundidad) que le llevó a encallar tocando fondo y provocando en el casco del buque una grave grieta que hizo que volcara hacia el lado de estribor, quedando apoyado sobre un talud marino. A mayor abundamiento, incumplió alguna de las responsabilidades que recaen sobre éste al abandonar el buque antes de su entera evacuación.

No obstante, volviendo al caso que nos ocupa, el caso de Ever Given es distinto. Si nos centramos en lo que establecen las reglas de navegación del Canal de Suez, todo buque que cruza ha de ser pilotado por uno o más prácticos expertos en el canal y que conozcan todos sus cauces, calados, profundidades, bancos de arena entre otros que puedan impedir el paso en tránsito de un buque de tales dimensiones. En consecuencia lo más lógico sería deducir que la responsabilidad debería ser del práctico por ser este quien maneja el buque. Sin embargo, y a la espera de nuevas informaciones y el devenir de los acontecimientos, auguro que no será así dada cuenta que – tal y como hemos estudiado – el canal de Suez queda eximido de cualquier responsabilidad que pueda surgir durante el tránsito, haciendo firmar a tal efecto un formulario a la naviera del buque en el que se renuncia expresamente a poder reclamar a la Autoridad del Canal de Suez por cualquier daño producido por tercero.

Conocido es por todos que en situaciones normales el canal estaría obligado a reparar los daños provocados en el buque si se demostrase que el encallamiento fue consecuencia de una mala praxis de los prácticos. No obstante, no parece que esta opción pueda ser atribuible a este caso. Ahora bien, puede quedar abierta una vía de reclamación frente al Canal habida cuenta que la aseguradora del buque que hiciera frente a los daños ocasionados, siempre podría dirimir responsabilidad frente a la Autoridad por derecho de repetición, siendo a tal efecto aplicable el derecho por responsabilidad extracontractual.

Por lo tanto, solamente atendiendo a este criterio la total responsabilidad por el encallamiento y posterior paralización del tráfico de la canal debe correr a cargo del capitán y por consiguiente a cargo de la naviera. Pero aquí no acaba el caso, las

reglas de navegación nos establecen qué ocurre en casos de condiciones climatológicas adversas.

Y es precisamente sobre este particular sobre el que debemos detenernos ya que el motivo del varado fue el levantamiento de un fuerte vendaval y transporte de arena que propició la pérdida de visibilidad y el movimiento del buque hacia el costado del canal. Por lo tanto, deberá determinarse si hubo alguna negligencia de tipo humano por parte de los tripulantes del Ever Given (incluidos los prácticos, que según las reglas de navegación deberán ser considerados integrantes de la tripulación durante el tránsito por el canal).

Así, los prácticos son personal del Canal de Suez y tienen total potestad para actuar como si fueran ellos mismos los capitanes del buque. Y guarda cierta lógica porque son los que mejor conocen el canal y sus puntos críticos, teniendo incluso la potestad de dar órdenes directas a los tripulantes del buque sin la necesidad de acudir al capitán para llevar a cabo las maniobras necesarias y que se consideren oportunas en las distintas circunstancias que pueden acaecer. En consecuencia, parece que los prácticos se subrogan en la posición del capitán durante el paso por el canal, circunstancia ésta que serviría de argumento para atribuirles responsabilidad en caso que se demostrara que el encallamiento fue fruto de una mala *praxis* humana.

Art., 6 – Pilotage:

(1) Pilotage is compulsory for all vessels, whatever their tonnage may be when entering, leaving, moving, changing berth or shifting on Canal water or Port Said and Suez harbors.

(2) Any exemption must be explicitly authorized by the Suez Canal Authority (See page 38).

Artículo 6 Canal de Suez “*Rules of Navigation*”

En relación a lo que anteriormente comentábamos, y tal como establece el artículo precedente, la presencia de un práctico o piloto es obligatoria para todos los buques que maniobran por el canal, sea cual sea su tonelaje o carga máxima. No obstante, ello no quita que haya excepciones y que en determinadas circunstancias se tengan

que cumplir con requisitos más estrictos, circunstancia que analizaremos más adelante aplicándolo al Ever Given y analizando si cumplió con todas las advertencias y órdenes que establece la normativa del canal de Suez para su entrada y posterior maniobra de paso en tránsito.

Este artículo es muy importante para analizar las responsabilidades de cada una de las partes implicadas en el suceso. Por un lado y como ya se ha comentado anteriormente, todo buque ha de ir acompañado de un piloto especialista en el Canal de Suez, con el objetivo de minimizar los riesgos de posibles accidentes o errores en la maniobra de paso por el canal. El artículo que mencionamos nos habla precisamente de esta cuestión.

D – Master and pilot:

(1) Master: When a vessel is transiting the Canal, the Master or his qualified representative should be present at all times on the bridge. He has to keep the pilot informed of any individual peculiarities in the handling of the vessel so that the pilot might be in a position to give better advice to control the navigation and movement of the vessel.

(2) Pilot: The duties of pilots commence and cease at the entrance buoys of Port Said and Port of Suez. He only gives advice on maneuvering the vessel, course to steer, etc. He puts at the disposal of the Master his experience and practical knowledge of the Canal, but as he cannot know the defects or difficulties of maneuverability for every vessel, the responsibility falls completely upon the Master. The pilot has to ensure that the vessel abides by:

a) The articles of the Rules of Navigation.

b) The orders of transit given by the Suez Canal Port Office. The maneuver and orders are carried out under the direction of the Master who is solely responsible for the ship. It is therefore for the master, taking into account the directions given by the pilot, to give the necessary orders to the helm, to the engines and tugs. If, in interest of quick maneuvers the Master thinks it preferable to allow the pilot to give orders directly, maneuvers carried out in these circumstance shall be considered as having been carried out by the order of the Master and engage his sole responsibility.

En primer lugar se hace referencia al capitán, estipulando que deberá estar presente en el puente o puesto de mando del buque junto al práctico para, de esta forma, mantenerlo informado sobre las peculiaridades o especialidades que el buque pueda tener, ya sean técnicas o de cualquier otra índole.

El práctico es una figura que debe conocer al detalle el canal de Suez y sus puntos críticos para así evitar posibles accidentes o colisiones, pero ello no conlleva que sea experto en cada uno de los buques que pasan y que tiene que maniobrar. Para

esa función está el capitán. Precisamente debe estar informado sobre cualquier contratiempo que surja en el buque para poder cambiar las órdenes si así lo requiere el momento y la situación, por tanto, la función del práctico es muy importante y podría decir casi imprescindible ya que cómo veremos hay casos en los que se puede dispensar su presencia, pero como regla general deberán estar siempre presentes.

Por otro lado, el segundo punto del artículo referenciado hace hincapié en la figura del práctico. Lo primero que hemos visto es que no tendrá responsabilidad alguna por los posibles daños que un buque provoque en el canal de Suez, esa responsabilidad es del capitán, que es el máximo exponente del buque y el mayor responsable del mismo. Esto queda reflejado en el apartado mencionado cuando nos dice que solamente dará consejos de maniobrabilidad, pero se les exime de cualquier responsabilidad al no poder conocer los defectos o complejidades en cuanto a maniobrabilidad se refiere de cada uno de los buques a los que asiste, por tanto, la responsabilidad recae completamente en el capitán.²¹

Una vez establecidas las responsabilidades del capitán y del piloto del canal de Suez, es de relevante importancia remarcar que las reglas de navegación por el canal de Suez que hemos venido desglosando dedica un pequeño apartado a la navegación por el interior del canal internacionalmente navegable cuando las condiciones meteorológicas son adversas.

Creemos de vital importancia este apartado ya que nos permitirá analizar si el buque se encontraba en el canal por voluntad propia aun y habiendo sido advertido de los peligros que podían ocasionarse o si por el contrario, las ráfagas de viento se fueron intensificando una vez el buque ya había recibido la señal de "OK" para su entrada en el canal.

²¹ "Rules of Navigation" Section II. Article 11. Arab Republic of Egypt. Suez Canal Authority. Edition August 2015

e) When harbor is closed due to bad weather:

1- Vessels coming from sea: It is recommended not to enter the Port of Suez when it is closed due to bad weather that prevents the pilots from boarding the vessels.

However, any vessel which would like to enter on her own responsibility will have to contact SC Ismailia Radio (SUQ) and ask permission for doing so, giving her draught and length in feet, by the following cable: "I wish to enter Suez Anchorage on my own responsibility.

Length Draught feet

If permission is granted, the Master will receive the following cable.

"Port is closed. Entering on your own responsibility" Available anchorage ..."

Este apartado, todo y ser poco extenso es de vital importancia para el transcurrir de este trabajo ya que nos detalla de manera muy concisa y resumida lo que ocurre si un buque se adentra en el canal en situaciones de climatología adversa o en situaciones en las que la fuerza de la naturaleza puede causar graves daños tanto en el canal como en los buques que transitan por el mismo.

Nos establece que se recomienda por parte de las autoridades del canal de Suez que los buques no ingresen en el canal cuando este esté cerrado debido al mal tiempo, dicha recomendación nos dice en el apartado primero "in fine" que es para evitar que los prácticos o pilotos del canal de Suez tengan que realizar la peligrosa maniobra de embarcar en el buque que va a cruzar.

Sin embargo también deja a elección del capitán del buque la decisión de transitar el canal, pero quedando claro que lo hará bajo su responsabilidad y, en consecuencia, si como ya hemos comentado anteriormente, el canal de Suez queda exento de cualquier tipo de responsabilidad por lo que ocurra en el interior del canal, en este caso en el que se advierte previamente de que con mal tiempo todo buque puede cruzar bajo su responsabilidad, creemos es lógico pensar que al haber un previo aviso, el canal de Suez no puede incurrir en ningún tipo de negligencia o mala praxis, por lo que únicamente tendría que probar en caso de reclamación alguna por

parte del buque, que éste fue advertido de los peligros que había en el caso de travesía con mal tiempo.

Creemos que este apartado puede ser de vital importancia en reclamaciones futuras o en posteriores litigios por lo que deberemos esperar a que se realicen las investigaciones necesarias y así saber lo realmente ocurrido con las ráfagas de viento que, supuestamente y en un inicio se creyó fueron las responsables de que el buque desviara su trayectoria, quedando encallado por la parte de proa en el lecho marino.

Por otro lado, y ahondando más en la cuestión planteada, varias fuentes cercanas al encallamiento relatan que las condiciones meteorológicas en el canal habían empeorado previamente al encallamiento, nos relatan que las autoridades del canal de Suez no disponían de medio alguno para prever si los vientos iban a aumentar o disminuir pero que, sin embargo se realizaron comunicaciones con los buques advirtiéndoles y recomendándoles que no cruzaran el canal.

Según dichas fuentes, el capitán del Ever Given hizo caso omiso a dichas indicaciones, decidiendo emprender la travesía, cosa que es lícita y puede hacer, pero como hemos visto en el apartado D de las reglas de navegación comentadas, lo hace bajo su propia responsabilidad. Sin embargo, no fue el único buque que cruzó el canal, lo hizo en un convoy formado por varios buques, por lo que se nos plantea la duda de porque los demás buques no sufrieron ningún tipo de problema con los vientos comentados, tal vez no eran lo suficientemente pronunciados o tal vez el tamaño del buque influyó en su capacidad de maniobra ante situaciones adversas, todo ello deberá ser analizado por las autoridades por lo que no se puede dar una respuesta clara a la cuestión.

Las reglas de navegación del canal de Suez dedica un apartado bastante extenso a las medidas que se han de tomar antes de cruzar el canal o a los preparativos que se han de llevar a cabo para transitar por el canal navegable tales como los cabos de anclaje de los que se ha de disponer, indicaciones, señales luminosas, el control sobre el cargamento que lleva el buque en cubierta y como ha de ir anclado para evitar que este pueda caer por la borda en caso de mala climatología entre muchas otras consideraciones que aunque sean importantes no creemos conveniente desglosar para el objeto de este trabajo.

En conclusión, hemos hablado de la responsabilidad de pilotos y del capitán, hemos visto que los pilotos tienen la potestad de dar órdenes a la tripulación cuando el buque está dentro del canal, así mismo, dichas ordenes pueden ser anuladas por el capitán por ser el máximo exponente del buque, pero rara vez lo hacen al ser los pilotos expertos en la zona por la que están navegando, por tanto se plantea la cuestión de si la responsabilidad será del piloto por una mala maniobra o por negligencia, o quedaría exonerado de responsabilidad como establece las reglas para la navegación por el Canal de Suez.

Por otro lado se nos plantea la cuestión de las condiciones meteorológicas adversas y de la responsabilidad del capitán por haber hecho caso omiso a las indicaciones de las autoridades del canal, por lo que deberemos esperar a futuros litigios y futuras investigaciones para averiguar lo realmente sucedido antes de adentrarse el buque en la vía navegable, si realmente se dieron las comunicaciones que se comentan y si estas fueron efectivamente ignoradas por el capitán.

6.2 Reglas de la Haya Visby

Las reglas de la Haya Visby son un conjunto de normas de carácter internacional aplicables al transporte marítimo de mercancías. Estas reglas serán de aplicación exclusivamente para transporte en régimen de conocimiento de embarque, o lo que es lo mismo "*Bill of Lading*".

Estas reglas fueron originariamente redactadas por el Comité Marítimo Internacional en 1921, sin embargo acabaron siendo aprobadas cuatro años más tarde, en 1924 en el Convenio Internacional de Bruselas, el cual es el más difundido y utilizado dentro del derecho marítimo.

Se trata de una normativa que fue modificada por el protocolo de Bruselas de 1968 y posteriormente en 1979 sufrió otra modificación hasta la entrada en vigor de la versión definitiva de 1984, suponiendo una gran protección en lo que tiene que ver con las responsabilidades de navieros y armadores.

Entre los requisitos que han de cumplirse, encontramos que el conocimiento de embarque o *Bill of Lading* (en adelante B&L) debe formalizarse por un estado firmante (o parte) del Convenio. Por lo tanto, no se trata de una norma *erga omnes* sino *inter partes* (únicamente se aplica a los estados suscribientes).

En segundo lugar, el transporte debe tener como origen un puerto de un estado que haya firmado el convenio. Finalmente, y como característica final, el B&L ha de dejar claro que el contrato de transporte se regirá por lo que dispone el convenio, sea cual sea la nacionalidad del buque que transporte las mercancías, la nacionalidad del porteador, cargador, consignatario o cualquier otro interesado.

Entre las obligaciones que se le entienden exigibles al porteador estarían la de cargar, manipular, mantener o transportar la carga debidamente, así como salvaguardar el deber de custodia. Por lo tanto podríamos decir que tiene la obligación de desempeñar sus funciones de forma diligente cumpliendo con las tareas para conseguir proporcionar un buque en buen estado para la navegación y transporte de mercancías, con los equipos técnicos necesarios y la tripulación adecuada para la travesía.

Sin embargo, el porteador puede desvincularse de esas obligaciones de forma que podrá abandonar la carga por fuego en el buque, peligro en la mar, fuerza mayor o conflictos bélicos. Otra de las cláusulas que establecen las reglas de la Haya Visby, pero que posteriormente las reglas de Hamburgo y las de Róterdam no contemplan, es la exoneración de responsabilidad del porteador en caso de negligencia o incumplimiento del capitán, lo que se considera injusto para el cargador, que ha cumplido sus obligaciones estrictamente y posteriormente el máximo representante del buque no cumple con sus obligaciones de forma debida y con la diligencia debida.

Por el otro lado, el cargador tiene obligaciones entre las cuales están las de pagar el flete, entregar las mercancías embaladas apropiadamente, detallar en el B&L que tipo de mercancía se va a transportar, su peso, tamaño para su correcta colocación en el buque y así evitar posibles accidentes como que el buque se escorde más de la cuenta y que pueda llegar a volcar.

Pero lo que más nos importa a nivel de este trabajo es la responsabilidad por las mercancías no entregadas debido al encallamiento. Si nos estamos únicamente al Código de Comercio sabemos que los contratos deben ser cumplidos de buena fe y según los términos que en éste se hubiesen establecido y redactado, sin embargo no establece un plazo para el cumplimiento de los contratos, pero sí que nos dice que serán exigibles a los diez desde su formalización.

El Código Civil por su parte, en el artículo 1124 del código nos establece las dos posibilidades que hay en caso de incumplimiento por alguna de las partes.

Por un lado nos da la opción de exigir el cumplimiento del contrato, por otra parte resolver el contrato con el correspondiente resarcimiento de daños y perjuicios y abono de intereses.

Si los vemos desde este punto de vista, lógico sería exigir el cumplimiento de los contratos establecidos y que no se han podido llevar a cabo por la situación del buque, pero surge el problema de los productos perecederos, productos que tienen un tiempo de madurez que los hace de imposible consumo una vez superado dicho tiempo, éstos no pueden entregarse si están en mal estado ya que supondría, asimismo, un incumplimiento contractual por no entregar las mercancías tal como quedaba establecido en el contrato. Por lo tanto, en estos casos lo que deberá hacer el comprador será resolver el contrato y reclamar los correspondientes daños y perjuicios teniendo en cuenta el lucro cesante ²²y el daño emergente.

El otro punto controvertido es a quien se reclama y quien debe responder de ese incumplimiento, pues como hemos dicho, según las reglas de la Haya Visby los portadores y los buques no tendrán ningún tipo de responsabilidad respecto a las mercancías, por lo que se deberá reclamar entre las empresas contratantes.

VII. ANÁLISIS DE LOS CONTRATOS ²³

En una operación de transporte internacional de mercancías hay diferentes tipos de contratos que se llevan a cabo, desde el contrato de fletamento de buque, contratos de compraventa internacional o el propio contrato de transporte internacional. Para ello vamos a analizar estos contratos y las consecuencias de su incumplimiento.

²² Lucro cesante, ganancias dejadas de percibir por el contratante que ha sufrido el daño por el incumplimiento de la otra parte. Guías Jurídicas "Wolters Kluwer"

²³ DÍEZ-PICAZO, LUIS; GULLÓN, ANTONIO (2017), reimpresión undécima edición). *Sistema de Derecho Civil. Volumen II. (Tomo 1). El contrato en general. La relación obligatoria*. Editorial Tecnos.

7.1. Incumplimiento del contrato de transporte internacional^{24 25}

El contrato de transporte internacional de mercancías es aquel por el que un empresario, que recibirá el nombre de porteador, se obliga frente a otro, que recibirá el nombre de cargador, a transportar mercancías desde un puerto de mar a otro, a bordo de un medio específico que llamamos buque. En consecuencia, el porteador de la carga deberá responder respecto de ésta durante el tiempo que la tenga en su poder, desde su entrega en el puerto de origen y hasta su entrega en el puerto de destino.

Nos encontramos ante un contrato de carácter oneroso ya que el transporte de mercancías se realiza a cambio de una contraprestación. En argot técnico el precio que pagará el cargador al porteador para el transporte de la mercancía recibe el nombre de flete.

Consustancialmente a ello podemos concluir que nos hallamos ante un contrato sinalagmático perfecto, esto es que genera obligaciones para ambas partes implicadas en el contrato y que la simple entrega de la mercancía por el cargador para su transporte (y la recepción de la misma por el porteador a cambio del documento pertinente), determina el nacimiento del contrato.²⁶

Contextualizado el contrato, debemos ahora abordar la tipología de documentos que se utilizan en el tráfico jurídico marítimo del día a día. Entre éstos destacan los conocimientos de embarque, las pólizas de fletamento y más modernamente el seawaybill. Todos ellos, aunque naturalmente tienen sus diferencias, se utilizan indistintamente para transportar grandes cargas de mercancía de un lugar a otro mediante la utilización de buques.

El gran abanico contractual y documental ejerce una fuerte influencia en la regulación material y conflictual. Por un lado, los convenios materiales que existen solamente regulan los contratos en los que se ha emitido un conocimiento de

²⁴ MAURICIO ESPINEL CORNEJO, JAVIER. *El encallamiento de la embarcación Ever Given en el Canal de Suez: análisis preliminar de la responsabilidad contractual y extracontractual*. Recuperado de iarce.com 31 de agosto de 2022

²⁵ ESPINOSA CALABUIG, ROSARIO. (1999) *El contrato internacional de transporte marítimo de mercancías*. Pág. 111. Editorial Comares.

²⁶ ESPINOSA CALABUIG, ROSARIO. *El contrato internacional de transporte marítimo de mercancías: cuestiones de ley aplicable*. Pág.13. Editorial Comares

embarque o una póliza de fletamento, regulando desde ese momento los derechos y obligaciones del cargador y del porteador, reflejados expresamente en los términos de los contratos.

Entre todas las obligaciones que puedan pactarse entre las partes (hemos de recordar que rige el principio de autonomía de la voluntad siempre que no se atente al interés público ni al orden social), la obligación principal del porteador será el ejercicio de la diligencia debida para mantener el buque en condiciones de navegabilidad.

Por lo tanto, el porteador tiene el deber de tomar todas las medidas necesarias y que sean lógicamente razonables para que el buque mantenga su óptima navegabilidad (es un deber del porteador desde el inicio hasta el final del viaje del que responde personalmente), debiendo responder de los perjuicios que se generen, con independencia de que haya cumplido con las obligaciones anteriores y coetáneas a la carga de las mercancías.

El incumplimiento de la debida diligencia constituye, en cualquier caso, la clave para hacer responsable al porteador, unido al éxito en la prueba de la misma. En este sentido, el sistema de la carga de la prueba establecido por las reglas de la Haya Visby gira alrededor de dicha obligación y de las causas de exoneración previstas en el artículo 4.2 del mismo.²⁷

El régimen que establecen las reglas de la Haya Visby parten de un principio general de responsabilidad por culpa del porteador, que se estructura alrededor de una serie de obligaciones básicas que deberá satisfacer a lo largo de la ejecución del contrato de transporte, es decir, con anterioridad al inicio del viaje, durante su transcurso y después de que éste finalice y de una diversidad de causas de exoneración que éste deberá invocar y probar adecuadamente para quedar liberado de responsabilidad.

No obstante, y conociendo las obligaciones de las partes integradoras del contrato de transporte internacional, debemos preguntarnos qué responsabilidad se puede exigir como consecuencia del encallamiento del Ever Given.

Así, en primer lugar debemos empezar comentando que se pueden generar perjuicios derivados de la entrega de las mercancías fuera de plano, circunstancia

²⁷ Véase artículo 4.2 Reglas de la Haya – Visby

ésta que pudo generar un incumplimiento en el contrato de transporte internacional bajo el régimen de conocimiento de embargo, en el que se dispone de un *Bill of Lading*, esto es un documento que garantiza que la mercancía está a bordo del buque.

El contrato de transporte internacional de mercancías por mar quedará regulado por los pactos o disposiciones expresas que las partes contratantes acuerden y queden gravadas en el contrato, por tanto podemos decir que la autonomía de la voluntad constituye el principio básico de la contratación internacional. La ley aplicable podrá ser la del país del propietario de las mercancías, ya sea el comprador o el vendedor.

Normalmente, en el Bill of Lading se acostumbra a pactar y definir la jurisdicción y ley aplicable, lo que en la doctrina internacional marítima se ha denominado como “Cláusula Paramount” o cláusula de jurisdicción. En la mayoría de casos se va a definir la legislación inglesa como ley aplicable. Otras veces, la competencia judicial internacional corresponderá a los tribunales del domicilio del transportador, así como la ley aplicable a dicho contrato de transporte, lo que nos lleva a la conclusión de que el transportador marítimo siempre va estar por encima de la otra parte en lo que a formalización de contratos se refiere, ya que la mayoría van a ser contratos de adhesión en los que, si el interesado en cargar las mercancías quiere modificar las cláusulas, se verá imposibilitado debido a dichos contratos de adhesión. En otras muchas ocasiones, se pueden pactar una cláusula que determine que quien va a conocer del conflicto va a ser un tribunal de arbitraje marítimo.

Adentrándonos un poco más a las “cláusulas Paramount”, en un inicio su aplicación se atojaba complicada debido a las dificultades interpretativas, cuando los tribunales tenían que interpretarlas junto a las demás cláusulas que habitualmente se acompañaban a los conocimientos de embarque y pólizas de fletamento.

El objetivo era claro, si las Reglas de la Haya Visby no podían aplicarse a un determinado transporte por quedar este excluido de su ámbito de aplicación, se tendría que buscar algún mecanismo que extendiera de alguna forma su cobertura. Dicho mecanismo no fue otro que la inclusión en los documentos de transporte de cláusulas, entendidas como cláusulas Paramount o cláusulas principales o predominantes que incorporan tales reglas, haciéndolas aplicables a unos transportes que de otro modo, hubieran quedado excluidas de tales normas. De esta forma queda asegurada la aplicación de las Reglas de la Haya Visby, impidiendo a

su vez que los porteadores puedan evadir su responsabilidad imperativa impuesta por dicho régimen.²⁸

Respecto a la ley aplicable, el contrato de transporte internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque puede remitir a un convenio internacional, tales como el Convenio de Bruselas de 1924, modificado posteriormente y conocido como Reglas de la Haya – Visby, el Convenio de Naciones Unidas sobre derecho del Mar, del que ya hemos hecho referencia en este trabajo cuando hablamos de los espacios marítimos, o podría remitirnos a las Reglas de Róterdam de 2008, aunque no tienen fuerza de convenio internacional.

Por lo tanto, en cuanto a la responsabilidad civil contractual derivada del contrato de transporte marítimo internacional de mercancías se podrían dar reclamaciones por entrega tardía de los productos, e incluso por daños en la mercancía, en el caso de los productos perecederos como la fruta o la verdura, los productos cárnicos entre otros, los cuales, aunque vayan transportados en contenedores refrigerados, tienen un plazo de maduración que se ajusta a lo que tendría que durar el viaje de puerto de salida a puerto de destino en situaciones normales, circunstancias que, debido a la anomalía sufrida durante el itinerario de transporte, en la que el buque se quedó atravesado durante varios días.

Aquí deberemos analizar la responsabilidad del porteador en el incumplimiento del contrato de transporte, en su momento comentábamos que nos serían de gran importancia los datos y dimensiones del buque, para contrastarlos con lo que la Autoridad del Canal de Suez dispone para poder hacer uso del propio canal, es muy importante analizar si, como en un primer momento se dijo, el buque modificó su dirección debido a una fuerte ráfaga de viento, lo que exoneraría de responsabilidad al porteador por ser una causa fortuita e imprevisible. Esto deberíamos analizarlo por ser uno de los puntos axiales y que se van a discutir si o si en el posible juicio que se lleve a cabo.

7.2. Incumplimiento de los contratos de compraventa

En primer lugar, el contrato de compraventa es aquel por el que uno de los contratantes (denominado vendedor) se obliga a entregar una cosa determinada y el otro (denominado comprador) a pagar un precio cierto, ya sea en dinero o signo que

²⁸ ESPINOSA CALABUIG, ROSARIO (1999) . *El contrato internacional de transporte marítimo de mercancías*. Pág. 111. Editorial Comares.

lo represente. Según el artículo 1.445 del Código Civil (en adelante CC), se trata de un contrato oneroso y sinalagmático habida cuenta que encierra obligaciones para ambas partes contratantes.

Dicho esto, debemos preguntarnos qué sucede cuando alguna de las partes incumple el contrato. Lo primero que debemos señalar es que los acuerdos entre partes son siempre de obligado cumplimiento, esto es lo que recibe el nombre de *pacta sunt servanda*.

En el caso del vendedor, sus obligaciones pasan por entregar la cosa objeto del contrato debidamente saneado. Es decir, no puede haber vicios ocultos o cargas ocultas ya que, en su caso, se facultaría a la contraparte a instar la acción judicial pertinente. El comprador está obligado a pagar el precio de la cosa objeto del contrato en tiempo y forma.²⁹

Múltiples son los curiosos que se plantean cuál es el verdadero plazo de entrega de la cosa concurrente. Primero de todo prevalece la intención de las partes y, en su defecto, se aplicaría el artículo 337 del Código de Comercio que establece un plazo de 24h para la entrega del proceso.

Si trasladamos esta normativa a los contratos de transporte internacional suscritos con el porteador que tenía en aquel momento encomendado el transporte de mercancías a bordo del buque Ever Given, llegaríamos a la conclusión de que los plazos establecidos legalmente (24h) devendrían de imposible cumplimiento por parte del vendedor. Ello daría pie a los compradores a rescindir los contratos o a reclamar los daños y perjuicios derivados del incumplimiento, todo ello sin haberse establecido todavía si el accidente fue provocado por fuerza mayor o por negligencia del capitán de a bordo.

Analizado todo ello, el vendedor quedará inmerso en una causa de responsabilidad por incumplimiento de contrato, lo que va a facultar al comprador a pedir el cumplimiento del mismo o rescindirlo con la correspondiente indemnización por daños y perjuicios, probando el daño emergente y el lucro cesante.

Por lo tanto, el vendedor deberá indemnizar al comprador por ese incumplimiento contractual, salvo que el vendedor pueda probar que ese incumplimiento se produjo

²⁹ Véase artículos 1445 Código Civil, 325 Código de Comercio, 1461 y 1500 Código Civil.

por causas no imputables al mismo. Es decir, del modo que anunciábamos en anteriores expositivos, existe una presunción *iuris tantum* que debe desvirtuarse por el vendedor.

En el caso del Ever Given surge la duda de si estamos ante un supuesto de fuerza mayor, luego no imputable a ninguna de las partes o, por el contrario ante un supuesto de negligencia. En el supuesto de hallarnos en un supuesto fortuito completamente imprevisible el vendedor quedaría exonerado de responsabilidad, siendo esta la tesis respaldada de forma mayoritaria por los expertos, apuntando la mayoría de ellos que el motivo del encallamiento fue la tormenta de arena que modificó el rumbo preestablecido del buque y que hizo que la parte de proa tocara con un banco de arena del canal.

Aunque los contratos de por sí deben cumplirse en sus estrictos términos (principio *pacta sunt servanda*), no es menos cierto que en ocasiones éstos se ven limitados en el tiempo por circunstancias no del todo predecibles.

Los contratos de transporte internacional se pueden ver afectados e incumplidos por lo ocurrido con el buque Ever Given, también podemos integrar dentro de este grupo los contratos de compraventa internacional regulados en la Convención de Viena de 1980, y de manera más detallada en los “Incoterms”, por lo que dependiendo del que utilicemos, podremos definir sin ninguna duda quien está a cargo de las mercancías en el momento de producirse el siniestro del que venimos hablando. Esto es, determinar si ya se había producido la entrega de las mercancías del vendedor al comprador, en algunos casos, cuando esta entrega se debe producir en el puerto de destino se podría presentar algún tipo de incumplimiento que derivaría en reclamaciones de perjuicios.

No es así cuando la entrega se realiza en el puerto de origen, es decir, en las cláusulas FOB (Free on Board), FAS (Free Alongside Ship) o CIF (Cost, Insurance and Freight). En estos casos no puede hablarse de incumplimiento por parte del vendedor ya que se entiende que la mercancía ha sido entregada antes de emprender el viaje y, por tanto, la responsabilidad corre a cargo del comprador. En las cláusulas mencionadas, por ejemplo la FOB, el vendedor está obligado a depositar las mercancías en el buque para su transporte, una vez allí, el riesgo del transporte correrá a cargo del comprador. También en el caso de la cláusula FAS, el vendedor corre con el riesgo hasta el momento en que deposita la mercancía en la terminal de carga, es decir, al lado del buque.

Caso distinto sería el que se pacta como lugar de entrega el puerto de destino o incluso los propios almacenes o naves del comprador, en estos casos si se pueden dar incumplimientos contractuales donde el comprador podrá reclamar al vendedor por falta en el cumplimiento de la obligación de entregar y daños y perjuicios derivados del mismo, y por la misma vía reclamaciones al transportador marítimo. También podrá reclamar de manera directa quien haya contratado el transporte, en caso de daños causados a la carga o de perjuicios sufridos por el retraso en la entrega.

En este caso es muy importante estarnos a lo que establecen los conocidos "Incoterms" en materia regulatoria de contratos de compraventa internacional, ya que son estos los que van a dejar establecidas las responsabilidades de cada una de la partes y, como hemos comentado con anterioridad, quien correrá con el riesgo de que las mercancías se pierdan o extravíen. En el transporte marítimo tenemos una serie de "Incoterms" que son de aplicación y que solamente tienen sentido en la modalidad de transporte marítimo.

El primero de ellos es el FAS o lo que es conocido como Free Alongside Ship, la traducción de esta expresión es que el punto de entrega donde el vendedor está obligado a depositar la mercancía es al lado del buque. Por lo dicho, en contratos regulados por esta cláusula, el vendedor será responsable del transporte, asumirá todos los costes del transporte hasta dejar la mercancía al lado del buque, es decir, en la terminal de carga.

Por su parte, el comprador será responsable desde ese mismo instante en que el vendedor deposita las mercancías en la terminal de carga y asumirá los gastos de salida de la mercancía, el transporte y la aduana de llegada.

En esta modalidad FAS, el seguro de transporte no es obligatorio, pero si es muy habitual que ambas partes se pongan de acuerdo para cubrir la carga.

La segunda modalidad común en el transporte de mercancías por mar es la cláusula FOB o Free on Board. Esta cláusula se traduce que gratis en el buque, es decir, el riesgo y los costes del vendedor terminaran en el momento en que la mercancía sea depositada en el buque y por tanto, instante en el cual el riesgo empezará a correr a cargo del comprador.

Como tercera modalidad tenemos la cláusula Cost and Freight (CFR) o traducido, coste y transporte. En esta modalidad, el vendedor será responsable del transporte interno, coste de aduanas y coste de transporte al puerto de destino, por su parte el comprador se encargará del pago de las aduanas, los gastos de llegada, impuestos, aranceles...

Por último se tiene que mencionar la cláusula CIF o “cost, insurance and freight”, en este caso, el vendedor debe contratar el seguro de transporte y traspasará el riesgo al comprador en el momento en que se deposite la mercancía en el buque.³⁰

7.3. Incumplimiento de otros contratos³¹

En lo que a contratos se refiere, no podemos hablar únicamente de los contratos de transporte o del contrato de compraventa. Hay muchos más contratos que se han visto afectados por el encallamiento del Ever Given en el Canal de Suez.

El primero al que podemos hacer referencia es el contrato de fletamento, dicho contrato se conoce en terminología marítima como “contract of affreightment” y tiene como fin último el transporte de bienes entre dos puntos separados geográficamente. En el contrato de fletamento podemos distinguir dos tipos, por un lado el contrato de fletamento por tiempo y por otro el contrato de fletamento por viaje.

Centrándonos en primer lugar en el contrato de fletamento por viaje, debemos entrar en la discusión de si se entiende el contrato de fletamento como un contrato de arrendamiento de buque o por el contrario como un contrato de transporte, dependiendo de quién sea el encargado de realizar dicho transporte.

Analizando la cuestión precedente, si el fletante es el obligado en efectuar el transporte, estamos ante un contrato de fletamento entendido como contrato de transporte de mercancías, si por el contrario es el fletador quien debe efectuar el transporte estaremos ante un contrato de arrendamiento de buque.

³⁰*Incoterms2022: Sencillo y Claro.* Recuperado de <https://transportcomparator.com/es/blog/post/incoterms#incoterms-maritimo> 30 de agosto de 2022

³¹ DEVILLE DEL AGUILA, EDMUNDO JAVIER.(2020) “*El contrato de fletamento por tiempo como contrato autónomo de los contratos de utilización del buque*” Universidad de Piura.

El profesor Garrigues manifiesta que *“en ambos casos, la causa del contrato va ser la misma, es decir, la promesa de un resultado por parte del naviero, quien se obliga a realizar el transporte, sea en un solo viaje, en varios o en lo que quepa dentro del plazo pactado. En el resto de casos el contrato de fletamento se entenderá como un contrato de arrendamiento de buque”*³²

Habiendo sentado las bases del contrato de fletamento, hemos podido delimitar su función, que no es otra que “arrendar” un buque para que realice una determinada travesía, o para que mueva de un lugar a otro, determinadas mercancías que quedaron pactadas en el contrato.

Las partes, como en todo contrato quedaran gravadas con una serie de obligaciones que deberán cumplir, por un lado el fletante del buque deberá poner a disposición del fletador un buque en condiciones de navegabilidad óptimas por un tiempo determinado.

Por su parte, el fletador queda obligado al pago de la retribución que se considere por parte del fletante, retribución que se denomina en terminología marítima como “flete”.³³

Sin embargo, no son las únicas obligaciones de este contrato, ya que se han podido identificar varias obligaciones que van a revestir vital importancia, tal es así que el incumplimiento de cualesquiera obligaciones por una de las partes facultará a la otra a resolver el contrato de pleno derecho, sea cual sea la magnitud del incumplimiento. Estas obligaciones quedan bajo el argot de *“conditions”* y son indispensables para llevar a cabo el contrato, el cumplimiento de cualquiera de ellas faculta a la parte afectada a instar la resolución del contrato.

³² GARRIGUES. J. (1987). Curso de Derecho Mercantil, Tomo V. Colombia. Temis. Pp. 289.

³³ Véase artículo 203 y 205 LNM: Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, se obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino.

El fletamento también puede referirse al transporte de mercancías determinadas por su peso, medida o clase. En este caso, las condiciones del contrato podrán figurar en el conocimiento de embarque u otro documento similar.

Por otra parte, debeos hablar las “warranties”.³⁴ Estas obligaciones son de menor importancia por lo que su incumplimiento no facultaría al afectado a resolver el contrato, sino únicamente a solicitar los daños y perjuicios provocados por el mismo.

7.4. ¿Cláusula “Rebus Sic Stantibus”?³⁵

Una vez analizado el contrato de compraventa internacional, debemos remarcar que en nuestro sistema jurídico disponemos de un principio fundamental que es el de “pacta sunt servanda”, el cual dice que los contratos deben ser cumplidos y tal como se desprende del artículo 1091 del Código Civil.

No obstante, circunstancias como las ocurridas pueden llevar a que sea de imposible cumplimiento el contrato por una de las partes. Esto queda amparado en nuestro sistema por la aplicación de la cláusula “Rebus Sic Stantibus”, la cual se aplica de manera excepcional y analizando las circunstancias concretas de cada caso y acabando en la rescisión del contrato o la modificación de los términos del mismo, eximiendo de responsabilidad a las partes. Al ser este un caso excepcional, nunca antes visto, no podemos encontrar jurisprudencia al respecto, pero consideramos que sería de aplicación al caso al relacionarlo con el artículo 1105 del Código Civil, el cual establece que nadie deberá responder por aquello que no se haya podido prever.

En conclusión, en el caso del Ever Given lo más lógico sería optar por la aplicación de dicha cláusula, no para la rescisión de los contratos, sino para la modificación de los términos del mismo en lo que a plazos de entrega se refiere, y que en consecuencia sea de posible cumplimiento el contrato por ambas partes, insistiendo en que esto será posible para productos que no requieran ser consumidos en una fecha determinada, más complicado para los productos perecederos, ya que, aunque se modificaran las fechas de entrega, simplemente el hecho de entregar el

³⁴ Oxford Dictionary of Law: “A warranty is a term or promise in a contract, breach of which will entitle the innocent party to damages but not to treat the contract as discharged by breach”.

³⁵ ESPÍN ALBA, ISABEL (2020). *Cláusula Rebus sic stantibus e interpretación de los contratos: ¿y si viene otra crisis?* Editorial Reus.

producto en mal estado ya comportaría un incumplimiento contractual por parte del vendedor.³⁶

7.5. Jurisprudencia al respecto de la “Cláusula Rebus sic Stantibus”

La cláusula *rebus sic stantibus* ha sido elaborada por nuestra jurisprudencia desde antaño para dar cabida a todos aquellos supuestos que, dada la longevidad de las relaciones contractuales, devenían inaplicables por razones imprevisibles. Entre otras sentencias, podemos destacar las que a continuación se exponen y que permiten al lector comprender el estado actual de la cláusula y los supuestos de aplicación.

Sentencia 591/2014, de 15 de octubre de 2014 (FJ7º):³⁷

“Hay que destacar que, de acuerdo con la doctrina jurisprudencial expuesta en la citada Sentencia de esta Sala de 30 de junio de 2014, también se da, en el presente caso, el presupuesto de la excesiva onerosidad como exponente de la ruptura de la relación de equivalencia de las contraprestaciones de las partes (principio de conmutabilidad del contrato), particularmente referenciada en aquellos supuestos en donde la actividad económica o de exploración, por el cambio operado de circunstancias, comporta un resultado reiterado de pérdidas (inviabilidad económica) o la completa desaparición de cualquier margen de beneficio (falta de carácter retributivo de la prestación (...))”.

STS 18 de noviembre de 2013:³⁸

“La categoría del incumplimiento esencial responde a un notable grado de especialización en su régimen aplicativo en la medida en que su interpretación, en el marco de la relación contractual, no opera en el mismo plano valorativo que el de los denominados incumplimientos prestacionales. En este sentido, mientras que los incumplimientos prestacionales quedan residenciados en el plano de los incumplimientos de los deberes contractuales y su ponderación se cifra en el alcance del desajuste o falta de

³⁶ RUIZ PÉREZ – BERMÚDEZ, ANTONIO. 12/04/2021 *¿Qué pasa si no puedo entregar un pedido a tiempo por el bloqueo del Canal de Suez?* Recuperado de <https://www.emerita.legal/blog/contratos/entregar-pedido-tiempo-bloqueo-canal-suez-103585/>

³⁷ STS 591/2014, de 15 de Octubre de 2014. Recuperado de <https://vlex.es/vid/550869526>

³⁸ STS 638/2013, 18 de Noviembre de 2013. Recuperado de <https://vlex.es/vid/-510595814>

ejecución, observado objetivamente desde el programa prestacional establecido; el incumplimiento esencial se centra primordialmente, tal y como se ha expuesto, en la coordinada satisfactiva del cumplimiento, y, en consecuencia, no tanto en la exactitud o ajuste de la prestación realizada, sino en la perspectiva satisfactiva del interés del acreedor que informó o justificó la celebración del contrato”.

En consecuencia, siendo el encallamiento del buque en el Canal de Suez algo imprevisible en el momento de la firma del contrato de transporte de mercancías, no puede entenderse atribuible el incumplimiento a ninguna de las partes contratantes toda vez que, al contrario de lo que sucede en otros supuestos, todos los integrantes de la relación jurídica han velado por el íntegro cumplimiento del mismo.

A mayor abundamiento, debe indicarse que aun siendo una cláusula aplicable en nuestro territorio, ésta tiene sus paralelismos en otros ordenamientos jurídicos. En consecuencia, deberemos atender a la ley aplicable en cada supuesto de hecho en función del pabellón de la embarcación. Por lo tanto, los negocios jurídicos afectados como consecuencia del bloqueo del Canal de Suez que tengan como ley aplicable la española, podrán pretender la aplicación de la referida cláusula que opera como excepción al principio *pacta sunt servanda*.

VIII. RUTAS ALTERNATIVAS AL CANAL DE SUEZ

El encallamiento del buque Ever Given en el Canal de Suez ha paralizado el comercio internacional durante un lapso de tiempo que ha generado una gran cantidad de perjuicios económicos y que ha hecho que muchos buques operados por distintas empresas hayan optado por modificar su itinerario de ruta. Por ello, en este punto del trabajo vamos a analizar las distintas rutas alternativas que los buques podrían haber tomado para evitar el colapso de tan importante arteria comercial como es el Canal de Suez. Lo cierto es que hay alternativas, escasas, costosas e incluso complicadas, pero las hay.

8.1. El Cabo de Buena Esperanza

El Cabo de Buena Esperanza es una de las rutas alternativas por la que muchos buques han optado a la vista de la situación provocada por el encallamiento.

La ruta de Cabo de Buena Esperanza no solo representa mayor costo y distancia, sino una especial inseguridad de las aguas internacionales en la zona de África, puesto a que en los últimos años la piratería aumento obligándolos a cambiar las rutas.

Para los barcos, las aguas del cuerno de África, sobre todo las costas de Somalia y el Golfo de Guinea, son lugares potencialmente peligrosos, siendo el pasado 2021 cuando se registraron los últimos incidentes.³⁹

Por tanto, una de las rutas consistiría en atravesar el océano Índico y pasar por el Cabo de Buena Esperanza para después subir bordeando África hasta Europa. Esta ruta sería la opción más larga, si comparamos, entre Singapur y Róterdam atravesando el Canal de Suez hay una distancia de 8.233 millas náuticas, este viaje tarda en cumplimentarse unos 34 días, mientras que rodeando el Cabo de Buena Esperanza la distancia a recorrer sería de 11.692 millas náuticas y se realizaría la travesía en 43 días.

A esos días extra se ha de añadir el combustible que el buque necesita para llegar al destino, lo que hace que se produzca en los mercados financieros un alza en el precio del barril de petróleo ya que se espera mayor consumo, según cuenta el capitán de la marina mercante.

Por tanto, la ruta del Cabo añadiría 3.000 millas náuticas a la ruta del Canal de Suez desde el Océano Índico hasta el Atlántico norte, tal como indica en una entrevista realizada, Rocky Weitz, Director del Programa de Estudios Marítimos en la Escuela de Fletcher.⁴⁰

³⁹ GUZMÁN, ADRIÁN. *Más allá del Canal de Suez: La piratería en la ruta de Cabo de Buena Esperanza*. Recuperado de <https://clubdecarga.com/2021/05/04/mas-alla-del-canal-de-suez-la-pirateria-en-la-ruta-de-cabo-buena-esperanza/>

⁴⁰ JANKOWICZ, MIA. *Los barcos atascados en el Canal de Suez se desvían miles de kilómetros en una ruta alternativa alrededor de África para evitar el buque portacontenedores que bloquea el camino*. Business Insider. Recuperado de <https://www.businessinsider.es/ruta-alternativa-barcos-atascados-canal-suez-837735>

8.2. Ruta del Ártico

La Ruta del Ártico es la ruta marítima septentrional que conecta el Océano Pacífico con el Atlántico atravesando las aguas rusas del ártico y se plantea como una de las rutas más rentables, que debido al calentamiento global va a competir con el canal de Suez.

Según la experiencia del capitán del rompehielos ruso, Dimitry Lobusov: "En los años 90 y a principios de 2000, el hielo era mucho más duro, más grueso, se mantenía durante muchos años. Ahora prácticamente no encontramos ese tipo de hielo. La humedad ha aumentado, sí. Nosotros, como navegantes, observamos la actividad de los ciclones. Comenzaron a moverse de manera diferente. Hoy mismo lo recordábamos: sencillamente era imposible llegar al Polo en verano sin gafas de sol. El sol brillaba. Ahora creo que ni siquiera se ve el sol".⁴¹

Con esto nos quiere decir que la ruta del ártico es otra de las alternativas al Canal de Suez, pero es de las más complicadas. En el momento en que se bloqueó el canal de Suez, Rusia propuso la ruta del ártico como la alternativa más viable al Canal de Suez por ser la más amplia y a la que pueden acceder buques de cualquier tamaño y, además, las autoridades rusas han dicho que cuentan con buques rompehielos por si alguna embarcación quedase encallada, debería analizarse si los buques de los que hablamos están capacitados para navegar por agua helada, ya que si no lo estuviesen y el porteador decidiese por propia voluntad adentrarse en el hielo no quedaría amparado por esa exención de responsabilidad ya que como hemos comentado en anteriores puntos del trabajo, la obligación principal del porteador es la diligencia debida y utilizar todos los medios disponibles y necesarios para que el buque mantenga las condiciones para navegar.

Por lo expuesto, vemos en esta ruta dificultades varias donde deberían analizarse al detalle las especificaciones técnicas de cada buque y que reunieran las condiciones necesarias para la travesía, muchos de ellos no están diseñados para este tipo de condiciones.

⁴¹ EURONEWS. Rusia propone la Ruta del Ártico como alternativa al Canal de Suez. Recuperado de <https://es.euronews.com/2021/09/08/la-ruta-del-artico-alternativa-rusa-al-canal-de-suez> en fecha 25 de junio de 2022

A los buques que quieren navegar por el ártico se les obliga a cumplir una serie de requerimientos que no todos los mercantes cumplen según recalca Tuero Sala, quien dice que se trata de una ruta muy variable ya que dependerá, y está especialmente vinculada a la meteorología.⁴²

Aquí debemos decir que los que estarán más interesados en abandonar la ruta del Canal de Suez son aquellos que no están comprometidos por un tiempo de entrega, por ejemplo los petroleros, quienes cargan y navegan en lo que comúnmente se conoce en el sector marítimo como “navegar a órdenes”, es decir, se van moviendo de un sitio a otro en función de la evolución del mercado. Al no tener un destino asignado para depositar la carga les interesará cambiar de ruta.

Así pues, podemos concluir que el incidente sufrido por el buque Ever Given en el canal de Suez, atravesándose y dejándolo completamente inoperativo hace que muchas navieras decidan mandar órdenes a sus porteadores designándoles una nueva ruta.

Podemos concluir a su vez que el Canal de Suez no es el único trayecto posible para todos estos mercantes que deben entregar la mercancía en Europa. Siendo cierto que es la más rápida y consecuentemente la más económica además de la que mejor se adapta para mercancías o productos perecederos que deben ser entregados en un plazo determinado para que no pierdan su función.

Sin embargo, para otros productos cabría la posibilidad de adaptar la ruta a las necesidades y optar por diferentes rutas como las comentadas, que aunque sean más difíciles, son viables. En el caso de la Ruta del Cabo, salvo por el problema de la piratería, se antoja mayormente complicada la Ruta del ártico debido a la climatología y el estado de las aguas, con bloques de hielo que requieren que el buque que las atraveses este dotado de unas capacidades técnicas y de fabricación especiales para así ser apto para dicha navegación, obligación del porteador que haría que este fuera responsable por el posible encallamiento.

⁴² GÓMEZ DÍAZ, LAURA. *La ruta del Ártico y el Cabo de Buena Esperanza: las alternativas (difíciles) tras el bloqueo del Canal de Suez*. Recuperado de <https://www.rtve.es/noticias/20210327/dificiles-alternativas-canal-suez-cabo-buena-esperanza-ruta-artico/2083811.shtml#:~:text=Una%20de%20las%20rutas%20consiste,y%20depende%20de%20la%20meteorolog%C3%ADa>.

CONCLUSIONES

La controversia que surge a raíz del encallamiento del buque Ever Given en el Canal de Suez va más allá de las consecuencias e impacto económicos que ha provocado en el mercado global, al ser dicho canal una de las principales arterias comerciales del mundo. Cada año por el canal transitan más de 19.000 barcos y representan un 12% del comercio internacional de ahí el gran perjuicio económico que supuso y sigue suponiendo.

Pues bien, en lo que a nosotros respecta no solo son perjuicios económicos los derivados de dicho encallamiento, sino también jurídicos, que son los que hemos podido analizar en este trabajo, en particular la responsabilidad por los daños provocados a uno de los Canals navegables más importantes del mundo y los incumplimientos contractuales tanto de transporte como de compraventa internacional.

En primer lugar, según la Ley para la Navegación en el Canal de Suez, se exime de cualquier tipo responsabilidad a la autoridad del Canal de Suez por los daños provocados por un buque que cruza el canal, siendo la responsabilidad total del capitán, máximo exponente de buque.

Seguidamente, el contrato de transporte internacional de mercancías por mar quedará regulado por los pactos o disposiciones expresas que las partes contratantes acuerden y queden gravadas en el contrato, por tanto podemos decir que la autonomía de la voluntad constituye el principio básico de la contratación internacional.

Como punto final, en los contratos de compraventa que se han visto incumplidos debido a la situación acaecida en el canal de Suez creemos conveniente la aplicación de la ya conocida cláusula “rebus sic stantibus” al estar en una situación imprevisible y de causa fortuita por el que los términos del contrato podrían modificarse con el fin de que todas las partes puedan cumplir con su obligación, análisis que debería detallarse más en el caso de los productos percederos.

Finalmente, cabe decir que los buques perjudicados podrían haber optado por rutas alternativas, tales como la de la Ruta de Cabo o la del ártico, siendo esta última la más económica y rápida, pero la que conlleva mayores dificultades por las

exigencias del terreno y los caracteres técnicos que los buques han de reunir para navegar en dichas aguas.

Dada la cercanía de los acontecimientos que se analizan en el presente trabajo, deberemos estar todos muy atentos al devenir de las decisiones judiciales e institucionales que puedan dictarse en los próximos años.

BIBLIOGRAFÍA

ABRISKETA, JOANA (2020). *Rescate en el mar y asilo en la Unión Europea*. Editorial Aranzadi.

CABEZA PEREIRO, BELÉN; FERNÁNDEZ DOCAMPO, JAIME (2018). *Estrategia Blue Growth y derecho del mar*. Editorial Bombarzo.

DAVIDI, EFRAIM (2006) Universidad de Tel-Aviv, Israel. “La crisis del canal de Suez en 1956: El fin de una época en el medio oriente y el comienzo de otra”, *Historia actual on line*, nº 10, pp. 145-153

DEVILLE DEL AGUILA, EDMUNDO JAVIER.(2020) “El contrato de fletamento por tiempo como contrato autónomo de los contratos de utilización del buque” Universidad de Piura.

FERNÁNDEZ DOMINGO, JESÚS IGNACIO (2010) *Tesoros del Mar y su régimen jurídico*. Editorial Reus.

DÍEZ-PICAZO, LUIS; GULLÓN, ANTONIO (2017), reimpresión undécima edición). *Sistema de Derecho Civil. Volumen II. (Tomo 1). El contrato en general. La relación obligatoria*. Editorial Tecnos.

DÍEZ-PICAZO, LUIS; GULLÓN, ANTONIO (2017), *Sistema de Derecho Civil. Volumen II. (Tomo 2). Contratos en especial. Cuasi contratos. Enriquecimiento sin causa. Responsabilidad extracontractual*. Editorial Tecnos.

ESPÍN ALBA, ISABEL (2020). *Cláusula Rebus sic stantibus e interpretación de los contratos: ¿y si viene otra crisis?* Editorial Reus.

ESPINOSA CALABUIG, ROSARIO (1999). *El contrato internacional de transporte marítimo de mercancías*. Pág. 111. Editorial Comares.

GARCÍA LLAVE, RUTH (2019). *Tráfico de drogas por mar y Justicia Universal*. Editorial lustel.

GARCÍA GARCÍA – REVILLO, MIGUE (2005) . *El Tribunal Internacional del derecho del mar. Origen, organización y competencia*. Editorial Universidad de Córdoba.

MARTÍNEZ VARGAS, JUAN RAMÓN (2016). *Tratado de Derecho del Mar*. Editorial Tirant lo Blanch.

ORDUÑA MORENO, JAVIER; MARTÍNEZ VELENCOSO, LUZ. M (2013). *La moderna configuración de la cláusula rebus sic stantibus*. Editorial Thomson Reuters.

PARRA RODRÍGUEZ CARMEN (2016) *Derecho Internacional Privado*. Editorial Huygens (2ª Edición).

PÉREZ SUAY, ANDREA (2021) *La negociación individual y separada de las cláusulas de jurisdicción en contratos de transporte en régimen de conocimiento de embarque* Editorial Civita. Thomson Reuters.

WILSON, JOHN (2010) *Carriage of Good by Sea*, de John Wilson. 7ª edición. Law Chamber.

LEGISLACIÓN

Convención de Constantinopla de 1888. Consejo de Seguridad Actas Oficiales 688ª Sesiones. 13 de enero de 1955. https://digitallibrary.un.org › files › S_PV-688 consultado 31 agosto 2022

Tratado de Derecho de Navegación Comercial Internacional, Montevideo, 19 de marzo de 1940. <https://socioedip.files.wordpress.com/2013/12/tratado-de-derecho-de-navegacion-comercial-internacional-montevideo-1940.pdf> Recuperado 1 de septiembre de 2022

Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre mar territorial. BOE núm. 7, de 8 de enero de 1977, páginas 373 a 374. (BOE-A-1977-465).

Instrumento de Ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982. BOE núm. 39, de 14 de febrero de 1997, páginas 4966 a 5055. (BOE-A-1997-3296).

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014. (BOE-A-2014-7877).

JURISPRUDENCIA

STS 591/2014, de 15 de Octubre de 2014. Recuperado de <https://vlex.es/vid/550869526>

STS 638/2013, 18 de Noviembre de 2013. Recuperado de <https://vlex.es/vid/-510595814>