

El portacontenedores Ever Given, a flote de nuevo en el canal de Suez tras ser desencallado por los remolcadores

Las mareas vivas permiten desatascar el Ever Given y salvar el comercio mundial

► Egipto logra reflotar el gigantesco portacontenedores en el canal de Suez y reanuda el tránsito de buques entre el mar Rojo y el Mediterráneo

MANUEL TRILLO
MADRID

El comercio mundial respira aliviado tras la reapertura ayer del canal de Suez. Seis días después de quedar bloqueado por el accidente del gigantesco portacontenedores Ever Given, esta estratégica vía marítima quedaba expedita para la navegación entre el mar Rojo y el Mediterráneo, una vez que el trabajo de las dragas y una decena de remolcadores lograran desencallarlo de madrugada.

A las 13.10 hora local (las 14.10 en la España peninsular) los equipos de rescate conseguían reflotarlo plenamente, haciendo tronar sus bocinas, sin

que con la maniobra para ser enderezado volviera a embarrancar. Al final no fue necesario aligerar parte de la carga de 18.300 contenedores a bordo del barco, para lo cual el presidente egipcio, Abdelfatah al Sisi, ya había ordenado empezar los preparativos.

En esta operación de rescate, los equipos contaron con un aliado clave, la luna llena, que en esta época del año genera fuertes mareas vivas que elevan más de lo normal el nivel de agua y ayudaron, por tanto, a que el Ever Given pudiera volver a flotar.

A partir de entonces reanudó la marcha por las aguas del canal con rumbo norte, aunque todavía no ha podido salir al Mediterráneo y continuar a su destino final, el puerto de Róterdam. En cambio, tuvo que quedarse de

momento en el llamado Gran Lago Amargo, una zona de espera donde el canal se ensancha y en la que se someterá a una revisión técnica para comprobar si ha sufrido daños al encallar y durante el proceso para reflotarlo.

De 400 metros de eslora, 220.000 toneladas y capacidad para 20.000 contenedores, el Ever Given lleva pabellón panameño, aunque es propiedad de una empresa japonesa, Shoei Kisen Kaisha, y está operada por la taiwanesa Evergreen Marine. Zarpó del puerto chino de Yantian el pasado día 7 e hizo escala en Malasia antes de dirigirse al canal de Suez, en Egipto.

Casi 400 buques a la espera

En cuanto el portacontenedores quedó plenamente liberado, la entidad egipcia que gestiona el canal anunció la reanudación del tránsito marítimo. Cercas de 400 embarcaciones aguardaban a que se resolviera el atasco para continuar su ruta prevista por esta vía marítima en ambas direcciones. Tras retomarse el tránsito, se dio prioridad de paso a aquellos que transportaran ganado, ya que se estaban quedando

sin suministros para mantener a los animales.

Con cerca de 200 kilómetros, por el canal de Suez pasa aproximadamente el 12% del tráfico marítimo en el mundo y su bloqueo causaba pérdidas de miles de millones de euros diarios al obligar a los barcos a desviarse por el sur de África, con el consiguiente retraso en días o semanas en la entrega de las mercancías. De haberse prolongado esta situación, los perjuicios económicos se habrían disparado.

Las autoridades de Egipto presentaron el rescate del buque y el desbloqueo del canal como una gesta nacional. «Hoy los egipcios han demostrado que son siempre responsables y que el canal por el que murieron sus antepasados, y que sus padres defendieron con sus vidas, es testigo de cómo los egipcios siempre deciden su destino según su voluntad», proclamó en Twitter Al Sisi. El presidente de la Autoridad del Canal de Suez (SCA, por sus siglas en inglés), el almirante Osama Rabie, se refirió al rescate del barco como una «poeza heroica» y una «tarea patriótica» realizada «impecablemente».

La operación de rescate

Dragado

Durante días se dragó arena en torno a la proa, embarrancada en la orilla oriental. Hasta el sábado se habían retirado 27.000 toneladas. Esta labor se vio dificultada por el suelo rocoso.

Remolcadores

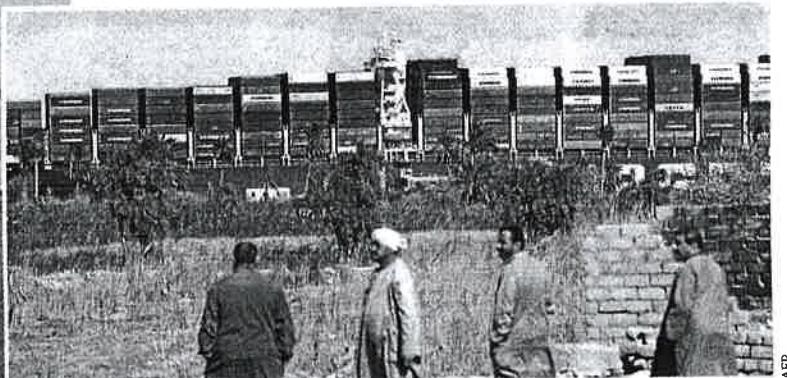
Una decena de remolcadores lograron durante la madrugada de ayer desencallar la proa del Ever Given y ponerlo de nuevo a flote a lo largo del día, empujando y tirando del barco.

El efecto de la luna llena

Las mareas vivas de estos días elevaron el nivel del agua en el canal de Suez y contribuyeron así de manera importante a reflotar el barco a pesar de sus grandes dimensiones.

Sin retirar carga

El presidente egipcio, Abdelfatah al Sisi, había ordenado realizar los preparativos para aligerar la carga retirando parte de los 18.300 contenedores a bordo, pero finalmente no hizo falta.



Un grupo de egipcios observa el paso del portacontenedores Ever Given por el canal de Suez tras lograrse su reflotamiento.

EP

BÚSQUEDA DE CULPABLES

Un complejo proceso para reclamar daños astronómicos

M. TRILLO MADRID

Tras resolverse el bloqueo en el canal de Suez, se abre un complejo proceso de reclamaciones por los cuantiosos daños ocasionados. Para ello será clave determinar las responsabilidades, algo que no está claro mientras no se conozca la causa exacta. Se habló en un principio de una tormenta de arena, pero las autoridades egipcias apuntaron luego a un error humano o técnico. «Puede ser cualquiera de estas causas o un conjunto de ellas», señala Bernardo Ruiz Lima, experto en derecho marítimo de Penningtons Manches Cooper.

«Toda la carga se transportará bajo el régimen de conocimientos de embarque, los documentos de transporte que regulan la relación entre los propietarios de la carga y los intereses del buque», señala. Esos documentos suelen remitir a una ley (convenio internacional) que fija «una responsabilidad objetiva del buque, pero también una serie de exoneraciones de responsabilidad en caso de daños a las mercancías o daños por retraso», señala. «Cuestión distinta es la responsabilidad por los daños a terceros dada la paralización del canal, que podrán reclamar los perjuicios que se les causen», advierte. Sin embargo, añade, «el buque y sus aseguradoras podrán limitar la cuantía de su responsabilidad, pues no responderán de manera ilimitada a los ingentes perjuicios por la paralización del canal».

Igualmente, explica Ruiz Lima, «si se demostrara que existe responsabilidad de la autoridad gestora del canal, a esta se le podría reclamar también los daños y perjuicios». Además, se podría reclamar a los prácticos a bordo en caso de que la causa sea «un mal asesoramiento al capitán». «A partir de analizar lo que ha fallado y quién es responsable, se podrán determinar las posibles sanciones e indemnizaciones», apunta.

Por otra parte, «dependerá de qué daños se reclamen, quién reclame y a quién se le reclame» para saber qué normativa se aplica y la jurisdicción competente. «Hay muchas leyes nacionales e internacionales que van a ser de aplicación. Si se determinara que la culpa es del canal, habrá leyes locales y la jurisdicción para reclamarlos será Egipto. Si hay responsabilidad del buque o su capitán, los propietarios de los contenedores deberán reclamar conforme a la ley que señalen los conocimientos de embarque (posiblemente conforme a las Reglas de la Haya o la Haya-Visby). Los perjudicados españoles, según la Ley de Navegación española, podrán intentar reclamar en España si se dan las condiciones».

CONSECUENCIAS ECONÓMICAS

El 3,5% del tráfico marítimo de mercancías español, afectado

S. E. MADRID

El bloqueo del canal de Suez tiene impacto negativo sobre el 3,5% del comercio de España con el exterior por vía marítima. Así lo aseguró ayer el gobernador del Banco de España, Pablo Hernández de Cos, en un evento organizado por Europa Press. Además, advirtió de que las consecuencias económicas dependían de cuánto más durase el colapso, ya que no se trata solo de que ningún barco haya podido atravesar la zona durante los últimos días, sino que, hasta ayer, había que dar salida a los cerca de 400 buques que se han ido amontonando a la espera de poder pasar.

Por lo pronto, el coste para la economía sigue creciendo, pese a que el barco ya no permanezca atrapado, dada la cola de mercantes –y otros tantos que continúan en diferentes puertos– que siguen esperando cruzar. Por aquella zona transita el 12% del tráfico mundial de mercancías, provocando que todas las cadenas logísticas se vean afectadas. En este sentido, según estimaciones del Lloyd's List Intelligence, un bloqueo de este calibre, es decir, total, le viene

costando a la economía mundial alrededor de 400 millones de dólares a la hora. Por día, esto equivale a 9.600 millones de dólares.

Desde la compañía de transporte española Transped, por ejemplo, ya han alertado a sus clientes de que pese al levantamiento del bloqueo, todavía llevará varias semanas normalizar el tráfico de mercancías en ese territorio. Y, también, sobre un posible aluvión de llegada de buques a los puertos españoles desde que el canal de Suez esté totalmente descongestionado. Lo que no ha podido transportarse a tiempo por el bloqueo, ahora deberá intentar realizarlo en el menor tiempo posible.

Asimismo, Transped ha comunicado a sus clientes que las alianzas de navieras que realizan los transportes marítimos todavía no se han planteado en masa acudir a vías alternativas de navegación, principalmente bordeando África. Sin embargo, desde la compañía no descartan que terminen por explorar esa opción, lo que tendría también impacto al alza en los costes de transporte de las mercancías afectadas.

Pese a este tono épico y la alegría general por la liberación del Ever Given, pasarán días hasta que se recupere la normalidad en el tráfico marítimo. Además, queda pendiente completar la investigación para determinar las causas de lo sucedido, ya que de ello dependerán las responsabilidades y las reclamaciones de los seguros.

Las causas, aún por aclarar

El megacontenedor encalló el pasado martes, quedando varado en posición diagonal, con la proa embarrancada en la orilla oriental del canal y la popa muy próxima a la ribera contraria. En un primer momento, se atribuyó el accidente a una tormenta de arena y sus fuertes rachas de viento. Sin embargo, el pasado fin de semana Osama Rabie, precisó que no era esa la única causa principal, sino que había otros factores, apuntando así a posibles técnicos o humanos.

El incidente plantea dudas también acerca de la gestión por Egipto del canal, nacionalizado en 1956 por el presidente Nasser. En este sentido, aunque la responsabilidad última de gobernar el barco es del capitán, en el puente de mando había dos prácticos egipcios cuando encalló. Además, se cuestiona si el mantenimiento es el adecuado, y si los medios disponibles para responder a una eventualidad de este tipo (dragas, remolcadores, grúas...) son suficientes.