

# Embargo preventivo y declaración de avería gruesa. A propósito del incidente del buque Ever Given

## Arrest of ships and general average. Legal lessons from the Ever Given case

XABIER ORBEGOZO MIGUEL

*Profesor asociado doctor de Derecho internacional privado*

*Universidad Pública de Navarra*

ORCID ID: 0000-0002-9697-6467

Recibido:12.12.2022/Aceptado:16.01.2023

DOI: 10.20318/cdt.2023.7559

**Resumen:** En marzo del año 2021 el buque Ever Given encallaba en el Canal de Suez generando un colapso sin precedentes en la principal vía de navegación que une el continente asiático con los puertos europeos. Tras el impacto inicial, el interés jurídico se centró en los días posteriores en el embargo preventivo del buque instado, como acreedoras de una cuantiosa deuda, por parte de las autoridades del Canal. En paralelo vendría la declaración de avería gruesa -una de las más cuantiosas probablemente hasta la fecha- por parte de la armadora del buque. Partiendo de este incidente, el presente trabajo pretende mostrar las principales características de estas instituciones propias del Derecho marítimo, que resultan ser en cierto modo complementarias.

**Palabras clave:** Ever Given - Derecho marítimo – Derecho internacional privado – avería gruesa – embargo preventivo de buque

**Abstract:** In March 2021, the Ever Given ran aground in the Suez Canal generating an unprecedented collapse in the main shipping route linking the Asian continent with European ports. After the initial impact, the legal interest focused in the following days on the arrest for the debt generated to the Canal authorities and on the declaration of general average by the shipowner, which was probably the largest amount for which this instrument has been used to date. This paper aims to show the main characteristics of these singular institutions of Maritime Law.

**Keywords:** Ever Given - Maritime law – Private international law – General average – Arrest of ships.

**Sumario:** I. Consideraciones introductorias. II. El caso Ever Given y en cierre del Canal de Suez – notas sobre el suceso. III. Marco jurídico. Dos modelos de armonización legislativa en Derecho marítimo – los convenios sobre embargo preventivo y las Reglas de York y Amberes. IV. El embargo preventivo de buques. V. La avería gruesa. VI. Conclusiones.

### I. Consideraciones introductorias

1. El pasado año 2021, tal y como ha sido la primera parte de este 2022, fue un año convulso en lo que al comercio internacional se refiere. La situación postpandemia puso sobre la mesa numerosas incógnitas referentes a la globalización de la economía y el comercio, situando al mundo frente a un

posible cambio de paradigma que nos sitúa en un inédito contexto de regionalización -o la desglobalización<sup>1</sup>-, ante las subidas de precios del transporte y la energía y la fuerte dependencia de países asiáticos para el abastecimiento de algunos productos fundamentales para hacer funcionar nuestra industria, sin obviar la problemática derivada de la guerra en Ucrania.

2. En este contexto, en marzo de 2021, el colapso que el buque portacontenedores Ever Given produjo en el transporte entre Asia y Europa al encallar en el canal de Suez ocupó los titulares de prensa durante los agónicos **días que** duraron los trabajos de salvamento, dando visibilidad -por razones negativas nuevamente- a instituciones propias del Derecho del transporte y singulares del Derecho marítimo que rara vez ocupan titulares en la prensa generalista.

3. El transporte marítimo es, desde luego, un transporte de una peligrosidad excepcional, no solo cuantitativamente -en cuanto al número total de incidentes<sup>2</sup>- sino también cualitativamente, tratándose frecuentemente de sucesos que derivan en cuantías muy significativas para los afectados, perjudicados y responsables, como claramente se puede observar en la astronómica reclamación de las autoridades egipcias a la armadora del Ever Given, a la que nos referiremos en el presente trabajo.

4. De entre los riesgos asociados al transporte marítimo, bien sea de pasajeros o de mercancías, los diferentes tipos de accidentes de la navegación y su regulación han sido cuestiones a las que el Derecho dedica gran atención. Se trata además de una regulación que responde a equilibrios complicados ante los diferentes intereses en presencia. En el caso de un encallamiento como el que nos ocupa, veremos que, además de los directamente afectados por el mismo, las instalaciones del canal y el propio buque encallado se verán involucrados -de manera directa- terceros como los cargadores o receptores de las mercancías del buque o los centenares de buques que tuvieron que esperar o modificar sus rutas ante el incidente.

5. Se trata de una muestra más de las complejidades que entraña a nivel jurídico el Derecho marítimo, en el que lo contractual y lo extracontractual se ven afectados al mismo tiempo. Esto exige una regulación específica y singular para esta disciplina jurídica, al margen de la regulación general de los ordenamientos nacionales.

6. En el presente estudio nos aproximaremos, a partir del incidente del Ever Given, a dos de estos singulares instrumentos jurídicos, de enorme relevancia práctica. Se trata, además, de dos instrumentos complementarios, cuyo análisis conjunto ofrece una imagen completa de una parte de los acontecimientos que acompañan a este tipo de siniestros marítimos. Nos estamos refiriendo, concretamente, al embargo preventivo del buque por parte de las autoridades egipcias -hasta que se garantizase el pago de la deuda contraída por los trabajos de salvamento, y algunos otros conceptos- y a la situación de avería gruesa declarada por el buque para tratar de compartir parte de dicha reclamación entre los que participaban en la travesía. Vemos por tanto que se trata de cuestiones en cierto modo complementarias.

---

<sup>1</sup> Entre otros: A. C. JORDAAN, "De-Globalization: Fact or Fiction?", *Latin American Journal of Trade Policy*, 12 2022; I. OLIVIE Y M. GRACIA, "The end of globalisation? A reflection on the effects of the Covid-19 crisis using the Elcano Global Presence Index, *Real Instituto Elcano*, ARI 60/2020; A. AGUILAR ESTRADA, "Desglobalización y cooperación internacional hacia la tercera década del siglo XXI", *Revista Internacional de Cooperación y Desarrollo*, Vol. 9, N° 1, 2022, pp. 89-93; M. LEVINSON, "¿Es la desglobalización la nueva normalidad?", *Anuario internacional CIDOB*, , N° 1, 2022, pp. 156-158; M. A. LABORIE IGLESIAS, "Desglobalización y pandemia global" *Boletín IEEE*, N° 18, 2020, pp. 485-501

<sup>2</sup> Sobre este particular, interesa especialmente en estos momentos referirnos a los informes que publica anualmente la aseguradora Allianz, en la que se ha reflejado el impacto de acontecimientos mundiales como la pandemia de Covid-19 o la invasión rusa de Ucrania en la siniestralidad marítima. Vid. "Allianz Safety and Shipping Review 2022" en <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/reports/shipping-safety.html>

## II. El caso Ever Given y en cierre del Canal de Suez –notas sobre el suceso–

7. El *Ever Given* es un buque de casi 400 metros de eslora de la compañía Evergreen dedicado al transporte de contenedores, con una capacidad de alrededor de 20000 TEU, que cubría la ruta desde Asia (Malasia – puerto de origen: Tanjung Pelepas) hasta el Puerto europeo de Rotterdam. Siendo la ruta habitual para este tipo de transportes el paso por el Canal de Suez, el 23 de marzo de 2021 el buque accedió al canal por su entrada sur -puerto de Taofik-.

8. La navegación por el canal debe realizarse, especialmente en buques de las dimensiones del *Ever Given*, lo más centrada posible, ya que la parte central es la parte de mayor profundidad. La anchura total del canal, que supera los 200 metros en algunos tramos, puede resultar engañosa, puesto que la profundidad de toda esa superficie no es perfectamente uniforme.

9. En ese contexto, el buque, que navegaba a una velocidad de unos 13 nudos, y a consecuencia de fuertes vientos que azotaban la zona, quedó encallado por la parte de proa en la orilla de estribor y por la parte de popa –en la que se encuentran las hélices que propulsan la embarcación- en la orilla opuesta. Impedía así el paso de otros buques, colapsando de manera automática unos de los pasos marítimos más transitados del mundo y vital para el normal funcionamiento del comercio mundial.

10. Hicieron falta días de incesante trabajo, bajo condiciones meteorológicas adversas, para lograr liberar el *Ever Given*. Durante esas jornadas numerosos buques quedaron bloqueados y a la espera –con el consiguiente perjuicio económico-, mientras que algunos pudieron optar, previendo que el problema pudiera dilatarse en el tiempo, por la ruta africana –dando la vuelta por el Cabo de Buena Esperanza-, con el consiguiente retraso de al menos una semana –y los eventuales gastos que ello pudiera conllevar-.

11. Por fin la operación de liberación del buque dio resultado, para lo que hizo falta la intervención de 11 remolcadores, además de trabajos de dragado de los bancos de arena en los que se encontraba atascada la embarcación, sin subestimar la ayuda de una marea especialmente alta. El 29 de marzo se consiguió liberar el buque y empezar a reestablecer el tráfico, lo que, dada la situación de acumulación de buques, no fue algo inmediato.

12. La repercusión inmediata de 6 días de corte del canal vendría en forma de reclamaciones por parte de cargadores y receptores de las mercancías por el retraso y las potenciales **pérdidas consecuencia** de este. Asimismo, quedaban por cuantificar los daños del propio buque y, sobre todo, debía determinarse la responsabilidad por todos esos perjuicios generados por el incidente y los gastos de salvamento generados.

13. En análisis de todas las consecuencias derivadas de este monumental atasco exceden las pretensiones del presente trabajo, en el que nos centraremos en dos instrumentos jurídicos singulares de esta disciplina. Por un lado, analizaremos el funcionamiento, en el contexto jurídico internacional, del embargo preventivo de buques -solicitado en el caso que nos ocupa por las autoridades egipcias hasta que se hiciera efectiva la reclamación combinada de casi 1000 millones de dólares por diferentes conceptos, el lucro cesante<sup>3</sup> derivado del cierre del canal, los gastos de salvamento y reflotamiento y mantenimiento del buque, además de la –*loss of reputation*- derivada del suceso-. La retención del buque responde a la potestad de las autoridades egipcias de realizar un embargo preventivo de un buque por

---

<sup>3</sup> El Canal de Suez generó en el año 2021 un total de 6300 millones de dólares con un volumen de tráfico de 20649 buques atravesando sus aguas. Se trata de un canal por el que transita un porcentaje considerable del comercio mundial y una fuente de ingresos muy relevante para el país. Con estos datos en la mano puede imaginarse el lector que la parte de la reclamación referente al lucro cesante podría alcanzar cifras importantes. No obstante, se trata de un concepto que no se puede incluir en la avería gruesa.

deudas marítimas, de acuerdo con la normativa convencional a la que nos referiremos a continuación, amén de su normativa interna.

14. Además, los medios que cubrían el suceso, se hicieron eco de la declaración de avería gruesa por parte del buque. Saltaba a algunos titulares esta figura peculiar, arcaica en opinión de parte de la doctrina, cuya finalidad no es otra que repartir entre todos los intervinientes en la travesía los gastos -al menos algunos de ellos- derivados del incidente, es decir, entre los diferentes cargadores-receptores y el armador. Particularmente, como veremos, los gastos de salvamento serán gastos que podrán imputarse a la avería gruesa como sacrificio necesario por parte del buque para que la travesía pueda continuar y llegar “a buen puerto”.

15. El presente estudio, por tanto, ofrece un análisis de ambas figuras para la mejor comprensión del incidente del Ever Given, centrándose en aquellas cuestiones de mayor interés jurídico, sin pretender realizar un análisis en profundidad que exigiría una extensión mucho mayor de la que se puede dedicar en este foro.

### **III. Marco jurídico. Dos modelos de armonización legislativa en Derecho marítimo – los convenios sobre embargo preventivo y las Reglas de York y Amberes**

16. El Derecho marítimo resulta ser a menudo una disciplina singular, de inmenso arraigo supranacional, plasmado en un amplio catálogo de normas propias que rigen de manera pacífica y eficaz esta rama jurídica. Rama jurídica que, en contraposición con el “Derecho del mar”, se encuentra incorporada como una rama más del Derecho Internacional Privado, si bien puede contemplar cuestiones tradicionalmente consideradas de Derecho Público -Derecho administrativo fundamentalmente- pero encuadrable dentro del DIPr en tanto en cuanto afecta a las relaciones entre los particulares. El propio caso del embargo preventivo de buques es, por su componente procesal, claro paradigma de esta tesis.

17. Esta armonización, indispensable de cara a superar los obstáculos que la concurrencia de múltiples y tan diversos sistemas nacionales podría suponer, se ha llevado a cabo fundamentalmente -pero no exclusivamente- a través de un proceso codificador basado en la cooperación internacional, resultando del mismo un número considerable convenios internacionales.

18. Muchos de estos textos han visto la luz, en gran parte, gracias al trabajo del Organización Marítima Internacional -OMI<sup>4</sup>-. De sus trabajos, plasmados posteriormente en proyectos debatidos en el seno de conferencias diplomáticas, han podido salir la mayoría de los convenios marítimos<sup>5</sup>.

19. Con todo, este proceso de armonización debe enfrentarse a una gran atomización legislativa en el Derecho marítimo privado, existiendo convenios sobre prácticamente cada específica cuestión susceptible de ser regulada. El problema deriva del diferente nivel de consenso que recibe cada texto que redundan un cierto grado de inseguridad jurídica, aunque, si bien es cierto que en los convenios de mayor trascendencia material<sup>6</sup> existe una coincidencia casi total de Estados parte.

20. Esta atomización se produce, además, a nivel de las instituciones precursoras de los diferentes textos. Un caso muy paradigmático sería la regulación relativa al transporte bajo conocimiento de embarque, en la que coexisten el Convenio de Bruselas de 1924, más los protocolos de 1968 y

<sup>4</sup> <https://www.imo.org/es/About/Pages/Default.aspx>

<sup>5</sup> Puede consultarse la lista completa de los convenios y protocolos auspiciados por la OMI en el siguiente enlace: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Documents/Convention%20titles%202016.pdf>

<sup>6</sup> Concretamente: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS) –con 165 Estados parte-, Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (COLREG) –con 160 Estados parte- o el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) –con 158 Estados parte-.

1969 -conocidas como “Reglas de la Haya – Visby”-, con el Convenio de Hamburgo de 1978 llevado a cabo dentro del marco de las Naciones Unidas, que se encontró con la negativa a adherirse de los países de la OCDE. Esto supuso la creación de dos bloques de Estados a resultas de lo cual se rompió toda armonización normativa. En este caso, la respuesta que se quiso ofrecer fue la elaboración del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo -más conocido como las Reglas de Rotterdam- abierto a ratificación desde septiembre de 2009<sup>7</sup>.

**21.** En la línea de la legislación sobre conocimiento de embarque, la normativa convencional referida al embargo preventivo de buques se encuentra actualmente regulada por dos convenios internacionales. Se pasó de un Convenio con un alto grado de adhesiones -Convenio de Bruselas de 1952 sobre embargo preventivo de buques<sup>8</sup> (Convenio de Bruselas o C52)- y una práctica pacífica, a un nuevo texto -Convenio de Ginebra de 1999 sobre embargo preventivo de buques<sup>9</sup> (Convenio de Ginebra o C99)- que ha generado algunos recelos en la comunidad internacional -lo que ha redundado en su insignificante número de ratificaciones- y que genera, en definitiva, un efecto contrario al perseguido, puesto que pone en juego una segunda norma respecto de una cuestión ya regulada internacionalmente y todavía vigente en múltiples estados, sin perspectivas de sustituirla a corto ni medio plazo<sup>10</sup>.

**22.** Con todo, la opción de la armonización por vía convencional es a menudo la más eficaz, pero no la única. Como veremos, materias muy específicas y propias del Derecho marítimo, como la regulación de la avería gruesa, con innegable transcendencia práctica, han sido -hasta cierto punto- armonizadas de la mano de un instrumento de *soft law*, a través de la elaboración, por parte del Comité Maritime International -en adelante CMI-, de un catálogo de reglas para definir las situaciones subsumibles dentro de la categoría jurídica en cuestión. Se trata de las diferentes versiones de las Reglas de York y Amberes, a las que nos referiremos en el apartado correspondiente del presente trabajo.

**23.** Normas de *lex mercatoria* y por tanto sin ningún carácter vinculante *per se*, pero cuya inclusión en los documentos contractuales vinculantes entre los diferentes participantes del negocio marítimo, genera un considerable nivel de armonización internacional. Además, no son pocas las legislaciones que han adoptado el modelo de las RYA para inspirar sus legislaciones nacionales.

## IV. El embargo preventivo de buques

### 1. Algunos apuntes sobre la figura del embargo preventivo y su regulación internacional

**24.** La figura del embargo preventivo de buques constituye hoy en día la medida cautelar por antonomasia en Derecho marítimo. Las consecuencias directas para el armador o explotador comercial del buque redundan en cuantiosos costes, -costes de estancia y mantenimiento en puerto, por ejemplo-, además del “factor tiempo” que opera de manera especialmente apremiante en el *shipping*, con el siguiente efecto de lucro cesante.

<sup>7</sup> Siendo necesaria la ratificación por parte de veinte Estados para su plena entrada en vigor, a fecha de publicación del presente estudio solo cuatro Estados lo habían ratificado, siendo España uno de ellos, además de Togo, Camerún y Congo.

<sup>8</sup> International Convention relating to the arrest of seagoing ships, [https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002801338ba&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002801338ba&clang=_en)

<sup>9</sup> International convention on arrest of ships, [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg\\_no=XII-8&chapter=12&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en)

<sup>10</sup> Sobre el problema de la armonización y el embargo preventivo de buques: R. ESPINOSA CALABUIG, “La desarmonización de la armonización europea, a propósito del Convenio de Ginebra de 12 de marzo de 1999 sobre embargo preventivo de buques y su relación con los Reglamentos Bruselas I y Bruselas I bis”, *Rivista di diritto internazionale privato e procesuale*, N° 3, 2013, pp. 645-676.

25. Se trata además de una figura particularmente atractiva desde el punto de vista del estudio jurídico por la complejidad que a menudo reviste llevar a efecto la medida -dada la movilidad inherente a los buques-, que obliga a “cazarlos” allá donde el acreedor pueda con el fin de que sea satisfecha, o al menos garantizada, su deuda.

26. Para responder a la necesidad de dotar a la industria marítima y a los estados de la seguridad jurídica necesaria en el contexto del comercio mundial surgió el Convenio de 1952 sobre embargo preventivo de buques, que alcanzaría un gran consenso a nivel internacional, siendo un verdadero instrumento de uniformización de la normativa sobre embargo preventivo de buques.

27. Efecto contrario al conseguido con el sucesor de dicho texto, el Convenio de Ginebra 1999, cuya escasa implantación internacional ha generado un escenario con dos bloques de Estados con diferente regulación, logrando, paradójicamente, una mayor inseguridad jurídica a la hora de poner en práctica este importante instrumento<sup>11</sup>.

28. Por lo tanto, a escala internacional el embargo preventivo de buques estará regulado por uno u otro de los citados convenios –salvo, naturalmente, en aquellos Estados no firmantes de ninguno de ellos-. No obstante, la deliberadamente incompleta regulación de estos textos hará necesario, fundamentalmente –aunque no únicamente- para cuestiones procesales, recurrir a la legislación interna de los diferentes Estados parte<sup>12</sup>.

29. En el caso que nos ocupa, Egipto es un estado firmante del primero de los textos. Si bien ambos textos comparten una estructura común, existen notables diferencias en cuanto al fondo que han sido analizadas por la doctrina<sup>13</sup>.

## 2. Presupuestos para la adopción de la medida

30. Sin extendernos en cuestiones procesales, conviene siquiera citar las similitudes y diferencias que presenta la medida cautelar del embargo preventivo de buques respecto de los presupuestos clásicos para la adopción de medidas cautelares, el *periculum in mora*, *fumus boni iuris* y la exigencia de caución.

### A. El *periculum in mora*

31. En este caso, los convenios sobre embargo preventivo se basan, fundamentalmente, como convenios específicos en materia cautelar, en el aseguramiento de los bienes necesarios para ejecutar, en su caso, una eventual sentencia contra el armador. Con todo, las particularidades del *shipping* otorgan a este requisito una dimensión agravada. Esto es así por diferentes motivos, destacando, por un lado, que el buque puede esfumarse en pocas horas, sumado a la posibilidad de que el buque sea el único bien del que disponga el deudor, cuando además el deudor será a menudo, extranjero<sup>14</sup>. Quizá por ello el *pericu-*

<sup>11</sup> En el caso de España, uno de los pocos Estados firmantes del nuevo Convenio, actualmente será dicho texto el que regule de manera general el embargo preventivo de buques después de un periodo transitorio que hacía que generó un verdadero galimatías jurídico. Vid. X. ORBEGOZO MIGUEL, “Denegación de embargo preventivo de buque contra deudor no propietario del buque por la inexistencia de “crédito marítimo” (auto del Juzgado de lo Mercantil nº 10 de Barcelona de 21 de mayo de 2021)”, *Cuadernos de derecho transnacional*, 14(1), 809-815. <https://doi.org/10.20318/cdt.2022.6716>.

<sup>12</sup> En el caso español esta legislación será, fundamentalmente la LNM que será completada en todo aquello que no esta no regule por la LEC, siempre y cuando no contradiga el Convenio ni la citada LNM.

<sup>13</sup> Para una completa comparativa de ambos textos vid. F. BERLINGIERI, *Berlingieri on Arrest of Ships*, vols. I y II, Routledge, 2016.

<sup>14</sup> MARTÍN OSANTE, J.M., “El embargo preventivo de buques”, *Revista de Derecho Mercantil*, nº 305, 2017”, p. 11.

*lum in mora* ha sido calificado como un elemento que “se presume ínsito a la propia internacionalización de la actividad marítima”<sup>15</sup>.

## B. El *fumus boni iuris* -la mera alegación del crédito-

32. Sobre este requisito en particular cabe destacar algunas cuestiones en relación con la regulación contenida en los convenios que resultan controvertidas. Si bien la generalidad de las legislaciones nacionales requiere la prueba documental del crédito –la legislación procesal española no es una excepción- para proceder al embargo preventivo, los convenios exigen, a priori, exclusivamente la mera alegación del crédito. Decimos “a priori” por cuanto que, como señalan algunos autores<sup>16</sup> esta simple alegación no se recoge de manera expresa en los textos de los convenios. Aunque el Convenio de Ginebra alude en sus artículos 1.4 y 3.1 a la alegación del crédito, esta simple alegación no debe ser interpretada como regla que permita eludir los requisitos procesales nacionales –a los que remite el artículo 2.4 del propio Convenio- que, impondrán como regla general requisitos documentales.

33. Existen voces en la doctrina<sup>17</sup>, no obstante, que se muestran favorables a considerar que la mera alegación, siempre y cuando se refiera a un crédito con derecho a embargo según las disposiciones del Convenio, sustituye a estos efectos al *fumus boni iuris*, siendo la finalidad del convenio, precisamente, la tramitación ágil y eficaz de una medida que, sometida a más estrictos procedimientos de prueba devendría, a menudo, estéril. Es más<sup>18</sup>, la obtención de pruebas documentales en determinados supuestos de créditos enumerados por el Convenio resultaría, en la práctica, compleja –salvamento o abordaje, por ejemplo-<sup>19</sup>.

## C. La caución

34. Al hablar de la “caución”, como presupuesto para la adopción del embargo nos estamos refiriendo a la garantía que debe prestar el solicitante de la medida para cubrir los perjuicios que una solicitud injustificada pudiera provocar. El artículo 6 del Convenio de 1952 remite a las legislaciones nacionales para todas aquellas cuestiones relativas a la responsabilidad del demandante por embargo injustificado, quedando pues a expensas de la legislación correspondiente en cada caso la imposición y, en su caso, la cuantía de la garantía. El Convenio de 1999 desarrolla algo más este tema, si bien remitiendo igualmente a los tribunales estatales, estableciendo la posibilidad –no condición, según la literalidad del texto, si bien se trata de una cuestión controvertida<sup>20</sup>- de solicitar “garantía de la clase, por la cuantía y en las condiciones que determine el tribunal para responder de los perjuicios que puedan irrogarse al demandado como consecuencia del embargo”. Por lo tanto, el procedimiento para la eventual exigencia de la caución se regirá por la ley del foro.

<sup>15</sup> CARBALLO PIÑEIRO, L., “Convenio internacional sobre embargo preventivo de buques: de 1952 a 1999 e implementación en España”, *Revista española de Derecho internacional privado*, vol. LXIV (2012), nº 2, pp. 320-323, p. 322.

<sup>16</sup> J. M. ALCÁNTARA GONZÁLEZ, “El nuevo régimen jurídico del embargo preventivo de buques: los secretos del Convenio de Ginebra de 1999”, *Diario La Ley*, Nº 8097, 2013.

<sup>17</sup> I. ARROYO MARTÍNEZ, *Curso de Derecho Marítimo*, Civitas, Madrid, 2020, p. 478; J.M. MARTÍN OSANTE, “El embargo preventivo...”, op. cit., p. 10.

<sup>18</sup> J.M. MARTÍN OSANTE, “El embargo...”, op. cit., p. 11.

<sup>19</sup> En relación la legislación española, los requisitos procesales que impone el artículo 728 LEC para las medidas cautelares en general –en virtud de los cuales no bastaría la simple alegación del crédito- quedan solapados por los requisitos específicos en materia de embargo preventivo de buques del artículo 472 de la LNM en virtud del cual “bastará que se alegue el derecho o créditos reclamado” para decretar el embargo, aunque con algunas puntualizaciones que introduciremos en el apartado referido a la legislación española.

<sup>20</sup> L. CARBALLO PIÑEIRO, “Convenio internacional...”, op. cit., p. 322.

### 3. Regulación del embargo preventivo de buques

35. El convenio de 1952, igual que su predecesor, indica que podrá realizarse el embargo ante la existencia un “crédito marítimo”, de los que figuran en la lista que proporciona el propio texto.

36. La exhaustiva lista del artículo 1.1 incluye los siguientes créditos (subrayados por el autor los relevantes para el caso):

- (a) damage caused by any ship either in collision or otherwise;*
- (b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connexion with the operation of any ship ;*
- (c) salvage;*
- (d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charter-party or otherwise;*
- (e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charter-party or otherwise ;*
- (f) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship ;*
- (g) general average;*
- (h) bottomry;*
- (i) towage;*
- (j) pilotage;*
- (k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;*
- (l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;*
- (m) wages of Masters, Officers, or crew;*
- (n) Master’s disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agents on behalf of a ship or her owner ;*
- (o) disputes as to the title to or ownership of any ship ;*
- (p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession employment or earnings of that ship;*
- (q) the mortgage or hypothecation of any ship.*

La concurrencia de cualquiera de estos supuestos posibilita el “*arrest*” -embargo preventivo- del buque por la autoridad judicial competente del estado de aplicación del Convenio.

### 4. Buques embargables

37. Para los citados supuestos del artículo 1, el artículo 2 de ambas versiones del convenio sobre embargo preventivo establece el principio general de que el buque será exclusivamente embargable por créditos marítimos -los enumerados-. Sin embargo, cabe destacar las diferencias en la redacción empleada en ambos textos, por cuanto que el más reciente planea en unos términos que amplían su potencial ámbito de aplicación de manera significativa.

38. Concretamente, mientras el artículo 2 del Convenio de 1952 (vigente en Egipto) se limita a los “buques que naveguen bajo pabellón de uno de los Estados contratantes”, la versión de 1999 (vigente en España) no establece tal distinción, quedando abierto por lo tanto a todo buque, independientemente del Estado de pabellón.

39. Además, ambos textos recogen expresamente –art. 2 Convenio de 1952 y art. 8.3 Convenio de 1999 con una redacción similar- la compatibilidad del Convenio con la potestad de embargar o detener un buque de los Estados conforme a otras disposiciones nacionales o convencionales vigentes. Es decir, el Convenio no debe en ningún caso entenderse en el sentido de poder restringir, por ejemplo, las facultades de la administración para impedir la salida de un buque en casos de incumplimiento de requisitos de seguridad recogidos en convenios como el SOLAS, aunque no sea el caso en el incidente del Ever Given.



40. En la misma línea, para los casos estrictamente nacionales, es decir, en los que un buque es embargado dentro de la jurisdicción del Estado de su pabellón por un acreedor del mismo Estado, ambos Convenios -artículos 8.4 y 8.6 respectivamente- remiten a las legislaciones nacionales internas para dirimir la cuestión<sup>21</sup>.

41. Vemos, por lo tanto, que las autoridades egipcias podrían recurrir tanto a la habilitación del Convenio como, en su caso, a su legislación interna para la retención del buque.

## 5. Levantamiento del embargo

42. Respecto de la competencia para el levantamiento del embargo, ambos textos convencionales coinciden en otorgar la competencia judicial para levantar el embargo a la autoridad judicial del Estado parte en que este se solicite. Si bien lo hacen de manera casi idéntica, el Convenio de 1999 lo hace en el artículo 2, dedicado íntegramente a la potestad para embargar, mientras que el de 1952 introduce este precepto en el artículo 4.

43. En relación con la plasmación práctica del levantamiento del embargo, este se llevará a cabo en la práctica totalidad de los casos por la prestación de la garantía –contracaución- suficiente. Ese es, precisamente, el supuesto general contemplado tanto en el artículo 5 del Convenio de 1952 como en el artículo 4 de su sucesor.

44. No obstante, esta regla general tiene algunos matices, puesto que se citan como excepciones los créditos del artículo 1 referentes a la propiedad o posesión del buque. En estos casos el tribunal “podrá” -remite al criterio de los jueces y tribunales estatales- permitir la explotación al poseedor que haya prestado suficiente garantía “o resolver de otro modo la cuestión de la operación del buque durante el período del embargo”.

45. En la misma línea, se remite a los tribunales estatales para la determinación de la cuantía, limitada en el caso del Convenio de 1999, como máximo, al valor del buque. Esta novedad resultó ser enormemente controvertida en la Conferencia Diplomática previa a la aprobación definitiva del texto por cuanto que permite la sustitución del buque embargado por una garantía que no será superior al valor del buque, a excepción de que el crédito que genere el embargo fuese inferior .

## V. La avería gruesa

46. Esta figura -también conocida como avería común, en contraposición a la avería simple o particular<sup>22</sup>-, cuyos requisitos fundamentales son tan antiguos como el Derecho romano<sup>23</sup>, responde a la necesidad del capitán de realizar algún sacrificio en aras a salvar el propio buque o la seguridad de la travesía. Siendo, en tales casos, principio básico el de “justicia distributiva en pro de la seguridad común o el beneficio común de los involucrados en el transporte por mar”<sup>24</sup>.

---

<sup>21</sup> En España, adoptado el Convenio de 1999 como Ley Nacional mediante el RD 12/2011 –actualmente citado como fuente de aplicación preferente en la Ley de navegación marítima-, se aplica igualmente el Convenio para los casos nacionales que establece el mismo, sin perjuicio de las cuestiones específicas reguladas por la LNM y, supletoriamente, la LEC.

<sup>22</sup> Que se refiere a todo daño que se produzca durante la travesía no considerado avería gruesa y que no recibe regulación específica por lo que le serán de aplicación la legislación general.

<sup>23</sup> Vid. libro 14 del Digesto de Justiniano. En la doctrina: J.L. ZAMORA MANZANO, “La influencia del derecho romano en las Reglas de York y Amberes” *Revista General de Derecho Romano*, 19 (2012), pp. 1-32; Y. BAATZ, (Ed.), *Maritime law*, Informa Law, 2020, p. 269.

<sup>24</sup> J.L. ZAMORA MANZANO, “La influencia...”, op. cit. p. 1.

47. Específicamente, la regla A.1 del texto más relevante en la cuestión, las Reglas de York y Amberes (2016) a las que nos referiremos a continuación, define esta figura de la siguiente manera: “There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.”

48. Los ejemplos clásicos de avería gruesa, sin duda, difieren hoy de los que podíamos encontrar en la navegación marítima de siglos atrás, pero no por ello debe considerarse que la institución pertenece al pasado o que carece de utilidad práctica en el *shipping* moderno<sup>25</sup>.

## 1. Regulación de la avería gruesa – Las Reglas de York y Amberes

49. En este contexto no puede obviarse la necesidad de dotar al Derecho marítimo de un instrumento que ponga negro sobre blanco los derechos y las obligaciones de las partes implicadas en la navegación comercial y afectadas directamente por esta figura; por un lado, el explotador comercial del buque o armador y por otro la carga, con la figura de los cargadores o receptores de la mercancía como corresponsables solidarios en este caso.

50. La totalidad de las legislaciones con jurisdicción marítima tienen<sup>26</sup>, en la actualidad, normas que regulen esta figura, normas en su mayoría influenciadas por el marco común instaurado por las Reglas de York y Amberes -YAR por su denominación inglesa “York and Antwerp Rules”-, surgidas en 1890<sup>27</sup>. Se trata de un exitoso instrumento de *soft law* reformulado en numerosas ocasiones: la primera, en la Conferencia de Estocolmo de 1924, seguida de las de los años 1950, 1974 o las más recientes de 1990, 1994 y 2004, siendo la última revisión la publicada en 2016<sup>28</sup> -conocidas como YAR 2016-.

51. El peso en el sector de esta institución jurídica queda reflejado claramente en la presencia de esta cobertura en las cláusulas de referencia en seguros de transporte marítimo, las cláusulas ICC del Instituto de Aseguradores de Londres. Es decir, las pólizas contratadas de acuerdo con esta cláusula cubrirán los gastos en los que incurra el cargador/receptor asegurado si se declarase una avería gruesa por parte del buque en el que se transporte la mercancía en cuestión, con la consiguiente obligación de aportación al perjuicio producido.

52. Se trata, naturalmente, de reglas que no tienen carácter legislativo vinculante, aunque son generalmente aceptadas e incorporadas en los contratos de transporte, siendo contractualmente vinculantes para las partes. En la actualidad, las reglas de uso más habitual son fundamentalmente las tres últimas, las de 1994, 2004 y 2016.

## 2. Estructura de las reglas

53. Someramente, las Reglas actuales se componen de dos partes, una primera -alfabética, de la A a la G- y una segunda -numérica, del 1 al 23-. La primera se dedica a introducir principios generales, mientras que la parte numérica consisten en la aplicación específica de dichos principios generales, so-

<sup>25</sup> Sobre la controvertida necesidad de la figura: J. L. PULIDO BEGINES, “Accidentes de la navegación. Abordaje, avería gruesa, salvamento y bienes hundidos y naufragados.”, en A. EMPARANZA SOBEJANO (dir.) *Ley de Navegación Marítima: balance de su aplicación práctica*, Marcial Pons, 2019, pp. 507-541, p. 519.

<sup>26</sup> La regulación española, a la que no prestaremos monográfica atención en el presente trabajo está contenida en los artículos 347 a 356 LNM que adoptan y complementan las soluciones de las Reglas de York y Amberes, su análisis ha sido tratado por la doctrina, entre otros vid. J. L. PULIDO BEGINES, “Accidentes...”, op.cit.

<sup>27</sup> Cuya denominación actual no sería atribuida hasta 1902.

<sup>28</sup> Pueden consultarse las tres últimas versiones en la página oficial del CMI: <http://www.comitemaritime.org/>.

bre los que prevalecen<sup>29</sup>. La inclusión además de una regla de interpretación y de la regla “Paramount” complementan este texto desde 2004, esta última insiste en lo razonable del comportamiento que conlleva los daños -“In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred”<sup>30</sup>.

### 3. Últimas versiones – similitudes, diferencias y cuestiones controvertidas

54. Como se ha indicado anteriormente, las reglas, de larga trayectoria histórica, han sido reformuladas en numerosas ocasiones, siendo el CMI<sup>31</sup> el responsable de esta tarea en la que alcanzar normas que agraden a todos los implicados en el sector debe no debe de ser sencillo. Precisamente, la última versión, de 2016, surge en respuesta a la de 2004 que no satisfizo a partes importantes del sector, y parece que está llamada a ser una versión más operativa en atención a su inclusión en formularios de empresas de referencia<sup>32</sup>.

55. Si nos fijamos en las concretas novedades<sup>33</sup> de la última versión que expliquen su más amplia aceptación, los cambios se han producido en las reglas G (4), VI, VII, X, XI, XIV, XX, XXI, XXII y XXIII. Sin pretender hacer un análisis exhaustivo de la cuestión, destaca la inclusión de la recompensa por salvamento en la avería gruesa (regla VI), si así lo considera el liquidador y sujeto a unos requisitos concretos enumerados en el punto b de dicha regla. En el caso de las reglas XI o XVII se volvía a la regulación de las Reglas de 1994 en cuestiones relativas a los salarios de la tripulación (regla XI) o las reparaciones provisionales (regla XVII).

### 4. Funcionamiento general del sistema – supuestos de avería gruesa

56. Como punto de partida, el sistema de las YAR parte de la intencionalidad y razonabilidad del daño como elemento esencial y prerequisite para la aplicación de las reglas, así lo expresa la Regla A a la que aludíamos anteriormente.

57. En los preceptos siguientes las RYA establecen trece supuestos en los cuales opera esta figura. Estos supuestos parten del paradigmático caso de la echazón al mar de efectos o mercancías del buque en aras a aligerar el mismo para poder completar exitosamente la travesía<sup>34</sup>. Además, incluye conceptos como extinción de incendios a bordo, varada voluntaria, remuneración por salvamento -que devendrá relevante en el presente caso-, daños a las máquinas, efectos del buque quemados como combustible -que nos retrotraen a otras épocas del comercio marítimo-, salarios de la tripulación hasta llegar a un puerto seguro, daños ocasionados al cargamento en la descarga, pérdida del flete o adelanto de fondos.

58. Otras cuestiones, como los controvertidos gastos derivados del pago de rescates en caso de secuestros por piratería, han sido considerados por la jurisprudencia británica supuestos de avería

<sup>29</sup> Así lo establece expresamente la “Regla de Interpretación”, con el siguiente tenor literal (Rule of Interpretation, YAR 2016): “*Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.*”

<sup>30</sup> Introducida a consecuencia de las repercusiones del caso *Corfu Navigation Co v Mobil Shipping Co*, “The Alpha”, [1991] 2 Lloyd’s Rep. 515, Queen’s bench division (commercial court).

<sup>31</sup> Le Comité Maritime International: <https://comitemaritime.org/>

<sup>32</sup> Por citar algún ejemplo, en 2016 la empresa BIMCO hacía oficial la adopción de la última versión de las Reglas para todos sus documentos, sustituyendo la recomendación de introducir la versión de 1994 o la de 1974. Vid. [https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/chartering-help-and-advice/general-average/general\\_average\\_york-antwerp\\_rules\\_2016](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/chartering-help-and-advice/general-average/general_average_york-antwerp_rules_2016)

<sup>33</sup> J.M. ALCANTARA, “Las Reglas de York y Amberes 2016”, *Revista de Transporte y Seguros*, nº 30, 2017, pp. 191-200.

<sup>34</sup> Ejemplo que no responde a la casuística actual de la navegación marítima, en la que este supuesto resulta bastante extraordinario en la práctica. Son, en cambio, mucho más habituales las declaraciones de avería gruesa relacionadas con el reflotamiento o salvamento del buque. Vid. Y. BAATZ, (Ed.), *Maritime law*, op. cit. p. 270.

gruesa, dado que, en esencia, el pago para la liberación del buque supone un gasto extraordinario en beneficio común de los intervinientes en la travesía<sup>35</sup>.

**59.** Quedarán fuera, a pesar de ser llevadas a cabo con la finalidad de obtener un beneficio común para la travesía, algunos supuestos. Destaca la lógica exclusión de las mercancías cargadas, pero no declaradas<sup>36</sup>, que en caso de resultar dañadas o perdidas no serán consideradas como parte del valor a reparar, pero que sí que conllevarán, en caso de resultar salvadas, obligación de contribución en proporción al valor de las mismas en la liquidación de la avería. Asimismo, en el caso de mercancías cuyo valor declarado es inferior al real, computarán en caso de pérdida o daños por ese valor, siendo aplicable su valor real a la hora de determinar la contribución a la avería en caso de que resulten salvados.

**60.** Los daños a las mercancías sobre cubierta, salvo que expresamente se hubiera pactado lo contrario, quedarían igualmente fuera, si bien, en la práctica de la navegación moderna resulta evidente que en el caso de un portacontenedores -como el Ever Given- esta exclusión carecería de todo sentido, por cuanto el grueso de la carga queda por encima de la cubierta.

## 5. Funcionamiento del sistema – la declaración de avería gruesa y la contribución a la misma

**61.** El primer paso ante una situación como las descritas será la declaración de avería gruesa por parte, habitualmente pero no obligatoriamente, del capitán del buque<sup>37</sup>. A expensas de lo que cada legislación nacional regule sobre la cuestión, es frecuente igualmente que el armador recurra a la figura del “Average adjuster”<sup>38</sup>, que se encargará de la gestión del caso, recopilando la información o documentación pertinente y evaluando las cuantías derivadas del siniestro. A partir de estas tareas generales, la casuística en cada caso concreto será muy variada – así como las cuantías a soportar- podrán surgir un amplio abanico de reclamaciones y situaciones jurídicas planteadas por la multitud de partes involucradas -centenares de cargadores en el caso del Ever Given-.

**62.** Al encontrarnos ante situaciones calificables dentro de los citados supuestos, deberá dilucidarse de qué modo debe distribuirse la contribución a la misma por todas las partes afectadas. De manera análoga a lo que se hace con un procedimiento concursal o de insolvencia, deberá conformarse una masa activa en la que se computarán los gastos implicados en la avería a la que se hará frente con los bienes de las partes obligadas a hacer frente a dichos gastos. Esta contribución será, en todo caso, proporcional al valor de lo salvado para cada uno de ellos y nunca superior a esta cuantía<sup>39</sup>.

## 6. Liquidación de la avería gruesa

**63.** Realizada la distribución de lo que debe aportar cada parte, se abrirá la fase de liquidación<sup>40</sup> que finalizará, en su caso, con el efectivo pago o garantía de las cantidades que correspondan por parte

<sup>35</sup> *Masefield AG v Amlin Corporate Member Ltd* [2010] EWHC 280; [2010] 1 Lloyd’s Rep 509.

<sup>36</sup> YAR 2016 - Rule XIX – Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

(a) Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at the time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

(b) Where goods have been wrongfully declared at the time of shipment at a value which is lower than their real value, any general average loss or damage shall be allowed on the basis of their declared value, but such goods shall contribute on the basis of their actual value.

<sup>37</sup> La legislación española en su regulación derogada, el artículo 813 Ccom sí aludía directamente al capitán como responsable.

<sup>38</sup> Cuerpo de profesionales independientes dedicados a la gestión de este tipo de supuestos, contratados por la empresa armadora del buque para la gestión del complejo procedimiento que comportan estos supuestos. <https://www.average-adjusters.com/>.

<sup>39</sup> Vid., en nuestra legislación, el art. 349 LNM.

<sup>40</sup> Sobre esta fase en Derecho español vid. M. VICENTE-ALMAZÁN PÉREZ DE PETINTO, “Liquidación de la avería gruesa”, *Jurisdicción voluntaria notarial: estudio práctico de los nuevos expedientes en la Ley de la Jurisdicción Voluntaria, Ley Hipotecaria y Ley de Navegación Marítima*, 2015, pp. 1227-1236.

de todos los afectados. Las previsiones en este sentido de las RYA no son completas y deberán ser complementadas por las legislaciones nacionales que correspondan. Destaca en nuestra regulación -la Ley de Navegación Marítima- la posibilidad -artículo 352<sup>41</sup>- de retención de las mercancías en el buque en tanto en cuanto no se materialice o garantice la contribución de la propietaria de las mismas a la avería gruesa.

**64.** A nivel procesal, la liquidación se registrará igualmente por las normas nacionales, siendo en el caso español los artículos 352 y 353 de la LNM los que introducen las formas de “liquidación privada” y “liquidación mediante expediente de certificación pública”.

**65.** La primera, la vía privada, es la más común en la práctica de la navegación y consiste en el nombramiento de un liquidador privado cuyo nombramiento será llevado a cabo directamente por el armador del buque. Destaca en esta modalidad de liquidación la necesaria cooperación de buena fe de los intervinientes en la avería, por cuanto que el acuerdo para la liquidación alcanzado por esta vía no es título con fuerza ejecutiva y puede por ende ser cuestionado judicialmente. La vía del expediente de certificación pública, a la que se recurrirá cuando no se alcancen acuerdos por la vía anterior, exigirá la participación de un tercero, el notario, que realizará las tareas pertinentes en aras a encauzar el procedimiento<sup>42</sup>.

**66.** El procedimiento, de manera muy general, consistirá en la presentación ante dicho fedatario público de un escrito de solicitud que contendrá toda la información relativa a los hechos causantes de la avería, así como los daños acaecidos y una lista de las partes intervinientes en la travesía y, por tanto, copartícipes en la avería. El notario, asimismo, designará liquidador -no corresponde al propio notario el encargo de la liquidación-, debiendo todos los intervinientes colaborar en el proceso, proceso que no excederá de cuatro meses. Finalizado el mismo, el notario aprobará la liquidación propuesta por el liquidador -escuchadas a las partes- y emitirá resolución motivada en la que se determinen las cargas de cada uno, resolución que podrán impugnar ante el Juzgado de lo Mercantil. En caso de existir reclamación judicial el procedimiento se reiniciará, designándose nuevo liquidador a instancia del secretario judicial, y convocándose vista -juicio verbal-. La resolución que resulte de este procedimiento tendrá la condición, naturalmente, título ejecutivo.

## 7. Avería gruesa en el caso Ever Given

**67.** “This is, I’m pretty sure, the largest general average case that has ever arisen.”<sup>43</sup> Afirmaciones como esta pusieron de manifiesto la envergadura del caso y las repercusiones jurídicas (amén de económicas) que generó, hasta el punto de que la prensa generalista se hacía eco de la “avería gruesa”, desconocida en términos generales para todos aquellos, incluso profesionales del Derecho, no familiarizados con el Derecho del transporte.

**68.** El 1 de abril el propietario del Ever Given -la compañía japonesa Shoei Kisen Ltd- anunciaba la declaración de avería gruesa, concluidos ya los trabajos de reflotamiento del buque. Dadas las dimensiones del buque y la multitud de partes implicadas, se avecinaba un procedimiento largo y complejo en el que se buscaba hacer corresponsables a los cargadores de parte de los sacrificios que debió hacer el buque para poder solucionar las consecuencias del accidente, pero ¿a qué “sacrificios” se refería concretamente el armador para abrir este procedimiento? Es decir, ¿qué gastos de los generados por el incidente para el armador podrían ser repartidos?

<sup>41</sup> Artículo 352. Derecho de retención.

El armador puede retener, a bordo o en tierra, las mercancías transportadas en tanto los interesados en ellas no constituyan garantía suficiente del cumplimiento de su obligación de contribuir. Igualmente deberán suscribir un compromiso de resarcimiento de avería, en el que se detallen las mercancías correspondientes y su valor.

<sup>42</sup> Vid. artículos 506-511 LNM.

<sup>43</sup> Jonathan Spencer, “Average adjuster” en The Spencer Company, vid. <https://www.supplychaindive.com/news/ever-given-general-average-shipper-cost/597994/>.

69. Aparentemente no existió daño a la mercancía, o este no era de consideración, del mismo modo que ocurría con los daños al propio buque que, a pesar de lo aparatoso de la operación, no fueron relevantes. Sin embargo, como ya hemos visto, la operación de salvamento desplegada para la liberación del Ever Given, en la que participaron 11 remolcadores y dos dragadoras generó gastos de dimensiones considerables. En casos similares, como el del incendio Maersk Honam en 2018<sup>44</sup>, la naviera recurrió a la empresa Richards Hogg Lindlay para la gestión y el cálculo de la avería gruesa en la que la partida de gasto más significativa era, precisamente el salvamento y -difiere en este caso- la extinción del fuego a bordo.

70. El caso al que nos referimos, como el cualquier otro, surgen algunas cuestiones a considerar una vez calculada la suma a repartir. Desde el punto de vista del armador, este podrá, como indicábamos, retener la mercancía en tanto en cuanto no se presente la garantía correspondiente por parte del cargador. Cargador que debe haber contratado un seguro con cobertura de avería gruesa para no tener que asumir personalmente esta garantía y recuperar la mercancía. En el caso de los enormes portacontenedores como el que nos ocupa, el número de cargadores hace prever un proceso largo y complicado hasta llegar a resolver definitivamente el asunto.

## VI. Conclusiones

71. El Derecho marítimo es puesto a prueba una vez más a raíz de un acontecimiento negativo y demuestra que la regulación internacional en las diferentes materias tratadas ofrece respuestas eficaces para los operadores jurídicos. Esto cobra una relevancia especial en un sector como el *shipping* donde las complejidades inherentes al propio negocio generan una enorme conflictividad con un componente de internacionalidad siempre presente y en el que se cruzan numerosas nacionalidades y textos normativos aplicables a diferentes cuestiones muy específicas.

72. La posibilidad de retención de un buque por créditos marítimos amparada en un convenio internacional de gran aceptación otorga una certidumbre fundamental en un sector donde las cantidades puestas sobre la mesa por los diferentes intervinientes alcanzan cifras incomparables a otros modelos de transporte.

73. La otra cara de la moneda es representada por el instrumento que, aunque siempre cuestionado y potencialmente arcaico, posibilita al armador repartir parte de esos gastos o perjuicios generados en un incidente marítimo. Este instrumento, junto con la indispensable herramienta de la limitación de responsabilidad del naviero, ofrecen cierto alivio a los armadores para acometer travesías en las que las potenciales responsabilidades, más con los volúmenes de carga actuales, pueden alcanzar cotas desorbitadas.

---

<sup>44</sup> El 6 de marzo de 2018 este portacontenedores de la naviera Maersk se incendiaba, al parecer, a causa de la estiba a bordo del buque de varios contenedores con materias peligrosas.