

# GRUPO ASEGURANZA

## Canal de Suez: el coste de los siniestros marítimos no está bien calculado

El **Ever Given** navega ya hacia puerto, pero a pesar de que el buque ha sido reflotado y **el tráfico en el Canal de Suez abierto**, todavía es pronto para determinar y cuantificar los gastos adicionales que el armador tiene que afrontar y el alcance total del perjuicio económico causado, que a la vista de los hechos, serán muy elevados. No solo entran ahora en juego las **indemnizaciones** sino que además **sobrevuelan multas y sanciones** que el Canal y el propio estado egipcio podrían imponer a la naviera.

Ahora mismo son **incalculables las cifras** que se manejan entre reclamaciones de responsabilidad y todas esas cuestiones, aunque parece claro que **estos siniestros no están bien calculados** y siguen siendo una asignatura pendiente para el seguro marítimo.



**Beate Soia**, ejecutiva de Grandes Cuentas Marítimo y Aviación de **March R.S.**, profundiza en estas cuestiones y explica a **Grupo Aseguranza** que no ve en absoluto descartable que "por parte de las **autoridades del Canal de Suez impongan alguna sanción o multa**. Asimismo, dependiendo de la causa final del daño y **si fuera responsabilidad del buque el estado egipcio** en la figura de propietario del canal podría **reclamar los gastos de paralización**, o en última instancia su asegurador si estos estuvieran cubiertos a través de una contingency business interruption policy", explica.

### **Avería Gruesa**

Entre las opciones que van tomando más forma a la hora de resolver el asunto de los gastos de salvamento, los expertos están de acuerdo en que la **declaración de Avería Gruesa** sería la más apropiada. En este sentido, explica Beate Soia, "el armador puede

hacer frente a los gastos de salvamento por su cuenta o la de su aseguradora o tratar de recuperar estos gastos por medio de una declaración de Avería Gruesa; que posiblemente se hará. Esto significaría **hacer uso de un método equitativo para repartir los gastos extraordinarios** incurridos para salvar tanto el buque como su carga, con el valor de estos bienes. Es un sistema de contribuciones proporcional, una de las figuras más antiguas del seguro marítimo, y que incluye el valor del buque, su carga, pero también el valor del flete, el combustible y los contenedores".

En cuanto al **resto de buques afectados** por el cierre del Canal, "con total seguridad será el seguro contratado por cada uno de estos buques y / o el propietario de la carga, quien se hace cargo de los daños producidos, pero con **importantes limitaciones**; especialmente en lo que se refiere a **la cobertura para retrasos o demoras, que es muy limitada** y habitualmente sujeto a un pacto expreso entre asegurado y asegurador", señalan desde March.

### **Los siniestros marítimos no están bien estimados**

Los siniestros marítimos no están bien estimados. Además, también hay que tener en cuenta, explican desde March, que **un 20% de los propietarios no ha contratado un seguro para el transporte de sus mercancías**. "Creo que se ha trabajado poco en el ámbito marítimo en este sentido, ya que **existen muy pocas predicciones para el coste real de siniestros** involucrando este tipo de buques. Por el tamaño de estos buques el coste de la remoción de restos es enorme; Si se hubiese que descargar los contenedores con helicópteros, ¡la cifra aumentaría d

**"Un 20% de los propietarios no ha contratado un seguro para el transporte de sus mercancías"**

exponencial! Es una **asignatura pendiente** para realmente poder calcular el coste de la prima de seguro teniendo en cuenta el riesgo que realmente supone", subraya Beate Soia.

**"El tamaño de los portacontenedores cada vez mayor supone un reto ante cualquier siniestro marítimo"**

Por otro lado, quizá también el incidente nos abra la puerta a reflexionar sobre la seguridad del Canal de Suez, que si bien no está definido como una zona de especial riesgo acumula ya varios

incidentes similares que se lograron solventar en pocas horas. "El punto clave es que se trataba entonces de buques la mitad del tamaño que el Ever Given. **El tamaño de los portacontenedores cada vez mayor, supone un reto, no solo para este tipo de navegación, pero ante cualquier siniestro marítimo**", concluye la ejecutiva de Grandes Cuentas Marítimo y Aviación de March R.S.

