

Guía Práctica de ———  
**AVERÍA GRUESA**

Autor ———  
Jonathan Spencer



# Guía Práctica de **AVERÍA GRUESA**

Autor  
Jonathan Spencer

En colaboración con  
el Comité Técnico de Cascos y  
Responsabilidades Marítimas de ALSUM



**EDITORIAL ALSUM**

Octubre de 2018

## Contenido

Introducción.....	2
<b>1</b> ¿Qué es la avería gruesa y cómo funciona?.....	3
<b>2</b> Cuando ocurre un siniestro .....	5
<b>3</b> Consideraciones tempranas .....	7
<b>4</b> Cómo recolectar documentos de compromiso .....	9
<b>5</b> Si el barco no puede completar el viaje .....	10
<b>6</b> Documentación del reclamo .....	11
<b>7</b> Papel del liquidador de averías con respecto a la avería gruesa .....	11
<b>8</b> Qué buscar en el ajuste. Precisión técnica .....	12
<b>9</b> Qué buscar en el ajuste. Cuestiones de seguro .....	13
<b>10</b> Ajuste de la avería gruesa .....	13
<b>11</b> Igualdad de contribución .....	14
<b>12</b> Ejemplo de una liquidación .....	15
<b>13</b> Efecto de la falta .....	15
<b>14</b> Salvamento bajo contrato. ¿Cómo se compagina con la avería gruesa? .....	16

## Introducción

### Sobre el autor

El presente documento fue escrito por Jonathan Spencer, miembro del Comité de Cascos y Responsabilidades Marítimas de ALSUM, quien debido a su gran experiencia sobre avería gruesa y su conocimiento del mercado latinoamericano fue la mejor opción para redactar la presente guía. El autor estudió Lenguas Modernas en la Universidad de Oxford en Inglaterra. Es ajustador de averías en JSS USA The Spencer Company, con sede en Nueva York. Cuenta con gran experiencia en ajuste de reclamos de marine, cascos y maquinaria, carga, responsabilidad, energía, construcción y reparación de buques, entre otros. Además, es analista de riesgos para corredores locales de Estados Unidos y ajustador de cascos, avería gruesa, riesgos de astilleros y reclamos de P&I.

### Sobre el rol de ALSUM

La principal misión de ALSUM es elevar los estándares de suscripción del seguro marítimo en la región por la vía del conocimiento, y tomando como referencia la práctica profesional de los mercados más avanzados a nivel mundial sin desatender la realidad del entorno latinoamericano. Por lo tanto, para responder a este desafío la Asociación ha decidido publicar bajo su editorial un documento técnico anual que se convierta en referente y texto de consulta de los diferentes actores involucrados en la cadena logística y el ramo asegurador.

### Sobre el Comité de Cascos y Responsabilidades Marítimas

En esta oportunidad el liderazgo en el proceso de creación, redacción y publicación de la Guía ha sido del Comité de Cascos y Responsabilidades Marítimas ALSUM. Bajo su mandato se selecciona un tema técnico relevante para posteriormente elegir el autor indicado que pueda desarrollar el proyecto de documento propuesto. Finalmente los miembros de este órgano supervisan y hacen la respectiva revisión del trabajo para que posteriormente se realice el diseño y la publicación final.

## ¿Qué es la avería gruesa?

La avería gruesa es un mecanismo que facilita la distribución equitativa de las consecuencias financieras de las acciones tomadas para preservar la propiedad que se encuentre en peligro en una común aventura marítima. Es un antiguo principio del comercio marítimo cuyas primeras referencias se encuentran en la legislación de Rodas, en la época precristiana, y se basa en un principio equitativo —si la carga de un mercante se echa al mar para preservar el buque y la carga de los demás mercantes, el dueño del buque y los demás mercantes contribuirían para reponer el valor de lo que se sacrificó—. Con el paso del tiempo, se ha llegado a reconocer que la avería gruesa se puede consistir no solo en un sacrificio de bienes sino también en un sacrificio o desembolso de dinero.

La avería gruesa se reconoce en las leyes de la mayoría de las naciones marítimas y se encuentra únicamente en el transporte marítimo; como tal, no aplica, por ejemplo, en el tránsito aéreo o terrestre.

Si no hay disposición específica en el contrato de fletamento, la avería gruesa se rige por la ley del lugar donde termina la aventura marítima, o sea, el lugar de desembarque de la carga. Esto puede dar lugar a incertidumbre y complicaciones, por ejemplo, si el puerto de destino es ubicado en un país que no tiene un sistema de leyes muy sofisticado o si el buque lleva carga destinada a puertos ubicados en múltiples países, cada país con un régimen distinto de avería gruesa.

Por lo tanto, a mediados del siglo XIX, se

vieron varias iniciativas comerciales destinadas a promover a nivel internacional la uniformidad en la liquidación de la avería gruesa, las cuales culminaron en las Reglas de York-Amberes que conocemos hoy. Estas son una herramienta comercial —no tienen fuerza de ley, aunque ciertos aspectos han sido importados en la legislación de algunos países— y surten efecto por incorporarse en contratos de transporte, sean conocimientos de embarque, pólizas de fletamento u otros convenios de transporte marítimo.

Las Reglas son auspiciadas por el Comité Maritime International (CMI), un organismo no gubernamental, sin fines de lucro, establecido en Amberes (Bélgica) en el año 1897 con el objeto de promover la unificación del derecho marítimo en todos sus aspectos, a nivel internacional.



1. Durante la Asamblea celebrada en Nueva York en mayo de 2016, el Comité Maritime International, cuyo papel en la administración de las Reglas de York-Amberes se describe a continuación, promulgó unas pautas relativas a la avería gruesa, que tienen relevancia directa a este documento. Por lo tanto, hemos adoptado textualmente dichas pautas con el empleo de nuestra traducción libre; los pasajes en cuestión se indican en cursiva.

Con los auspicios del CMI, las Reglas se actualizan periódicamente. La versión de uso más general hoy en día es la de 1994. Se adoptó una nueva versión en 2016, que paulatinamente se está adoptando en las pólizas de fletamento, pero los operadores de buques de línea parecen favorecer la de 1994.

Por lo tanto, en estos apuntes nos concentramos en la versión de 1994 y donde sea apta comentamos en qué aspectos difiere de la de 2016.

*Las Reglas de York-Amberes consisten en reglas señaladas con letras (A-G) y 23 reglas numeradas. Las reglas señaladas con letras establecen varios principios generales sobre lo que constituye la avería gruesa; las reglas numeradas se refieren a casos específicos de sacrificio y gasto y establecen normas detalladas sobre lo que se puede bonificar, etc.*

*En general, las Reglas de York-Amberes han reconocido dos tipos principales de bonificación:*

*Bonificaciones para la "seguridad común": sacrificio de propiedad (por ejemplo inundar una bodega de carga para combatir un incendio) o gastos (como salvamento o aligerar un buque), que se realizan o se incurren mientras el barco y la carga estaban realmente en las garras del peligro.*

*Bonificaciones para el "beneficio común": una vez que un barco está en un puerto de refugio, los gastos necesarios para que el barco pueda reanudar el viaje de manera segura (pero no el costo de reparación de daños accidentales al barco), por ejemplo, el costo de descargar, almacenar y volver a cargar la carga según sea necesario para llevar a cabo reparaciones, tarifas portuarias y salarios, etc., durante la detención por reparaciones y cargos portuarios correspondientes a la salida del puerto.*

*das por una Regla de Interpretación que da prioridad a las reglas numeradas cuando hay un conflicto con las reglas con letras. Por ejemplo, la Regla C excluye las pérdidas por retraso, pero la Regla XI dice que se puede bonificar ciertos gastos de detención en un puerto de refugio, (por ejemplo, gastos portuarios, salarios y manutención); la Regla XI tiene prioridad sobre la Regla C y, por lo tanto, se pueden permitir dichos gastos.*

*Las Reglas de York-Amberes también incluyen una Regla Predominante<sup>2</sup> después de la Regla de Interpretación, que establece lo siguiente:*

*"Regla Predominante: En ningún caso se admitirá sacrificio o gasto alguno a menos que haya sido realizado o contraído razonablemente".*

*La carga de la prueba recae en la parte que reclama en avería gruesa, para demostrar que tanto el acto de avería gruesa y el monto de cualquier bonificación son razonables. Se sugiere que al aplicar esta regla no puede haber un estándar absoluto de "razonabilidad" y que una situación debe ser juzgada con base en los hechos particulares que prevalecen en el momento y lugar del incidente.*

Los idiomas oficiales del CMI son francés e inglés, aunque hasta la fecha no se ha preparado una versión francesa de las Reglas de 2016. Las Reglas han sido traducidas al español por la Asociación Española de Liquidadores de Averías, y nos aprovechamos de esa traducción en estos apuntes. La definición primaria de la avería gruesa hoy en día se encuentra en la Regla A:

**Regla A.** Existe un acto de avería gruesa cuando, y solamente cuando, se ha hecho o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de

*Las Reglas de York-Amberes están precedi-*

<sup>2</sup> En inglés: Rule Paramount

preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura marítima común. Los sacrificios y gastos de avería gruesa serán soportados por los diversos intereses contribuyentes, sobre las bases establecidas a continuación.

Basándonos en este texto, podemos definir que los puntos clave de un acto de avería gruesa son que: debe existir el peligro, el acto tiene que ser intencionado, tiene que ser razonable, el sacrificio o gasto tiene que ser extraordinario, tiene que realizarse para la seguridad común y la propiedad tiene que preservarse.

No obstante, otro requisito es que debe haber una aventura marítima común, lo cual significa la existencia de una comunidad de interés entre diversos propietarios de bienes. En las cláusulas de casco y maquinaria principales se reconoce la figura artificial de la 'avería gruesa en lastre', con la cual el armador puede reclamar bajo la póliza de casco y maquinaria lo que tenga naturaleza de avería gruesa, aun cuando no haya otros bienes a bordo. Esta concesión no se indica textualmente en las cláusulas estadounidenses porque en ese país la figura se reconoce como cuestión de ley.

## 2

## CUANDO OCURRE UN SINIESTRO



En caso de suceder un siniestro a bordo del buque, hay que preguntarse: **¿existe algún peligro?** Para que un caso de avería gruesa proceda, el peligro tiene que ser real, pero no necesariamente inminente. Por ejemplo, un buque puede sufrir una descompostura de la máquina en altamar y si hay tiempo tranquilo, no corre ningún peligro inmediato. Sin embargo, no puede maniobrar para evitar colisiones con otros buques. La corriente eventualmente lo puede llevar hacia tierra y, si el tiempo lo deteriora, no puede maniobrar para enfrentar la marejada. Por lo tanto, siempre consideramos que un buque inmovilizado está en peligro.

Hay que preguntar también, si **¿hay desembolso extraordinario de efectivo, o sacrificio de propiedad?** Ejemplos típicos de desembolsos extraordinarios son el costo de

contratar un remolcador para llevar un buque con máquinas averiadas a un puerto seguro, o para reflotar un buque embarrancado. Otro caso frecuente es el costo de entrar en un puerto de refugio después de un accidente en el mar, lo cual podría ser una avería del motor principal o una colisión, y la detención allí se hace efectuando las reparaciones necesarias para para proseguir el viaje con seguridad, por ejemplo, los gastos portuarios, de prácticos y los salarios de la tripulación.

Si para efectuar las reparaciones necesarias para proseguir el viaje con seguridad hay que desembarcar la carga, almacenarla en tierra y reembarcarla al terminarse las reparaciones, estos costos también son admisibles en avería gruesa.

El sacrificio clásico del echazón es poco común hoy por hoy por motivos ambientales –más usual es el sacrificio de carga mojada por agua echada a la bodega para sofocar un incendio a bordo del buque o daño– que se cause intencionalmente a la maquinaria propulsora o a las láminas de la obra viva durante una maniobra de reflotar un buque varado.

Además, nunca es demasiado temprano ponerse a considerar si el sacrificio o el gasto son razonables. Por lo tanto, es muy recomendable que la aseguradora del casco nombre a un inspector con la experiencia apta para monitorear el caso y hacer tal determinación. Consideramos más abajo el papel del inspector de avería gruesa, que actúa en el interés general.

**A veces hay casos que parecen dar lugar a la avería gruesa, por ejemplo poner un buque a la mar porque el puerto es amenazado por un huracán, o forzar las máquinas en altamar para evitar una tormenta; pero, aunque las circunstancias sean excepcionales, no son actos extraordinarios. En las circunstancias en cuestión, son los actos que requieren la aplicación de la marinería ordinaria.**

Hay que averiguar también la existencia de un peligro. Se han presentado casos en que erróneamente se ha combatido un incendio que no existía, la tripulación equivocadamente pensó que veían humo saliendo de las bodegas, cuando de hecho no había fuego. La mojadura de la carga en tales circunstancias no puede considerarse como sacrificio de avería gruesa.

Las Reglas no se dirigen al mecanismo de declarar la avería gruesa, que es cuestión de la ley del país donde se termina la aventura. En ciertos países no se requiere una declaración formal de la avería gruesa, mientras en otros existen disposiciones específicas y estrictas sobre cómo formalizar el declaratorio, a veces dentro de un lapso muy corto después de la arribada en puerto. Por lo

general, es el capitán del buque, en consulta con sus armadores, quien declara la avería gruesa, y comúnmente es obligación legal del armador declarar la avería gruesa cuando hay sacrificio de carga, pero en unas jurisdicciones los interesados en la carga también la pueden declarar si el armador no sigue oportunamente los pasos necesarios.

Con una póliza de casco sujeta a las cláusulas más comunes, no hay obligación de declarar la avería gruesa para que el reclamo proceda. La póliza cubre la proporción de los desembolsos correspondientes al buque, normalmente sujetos al infraseguro y los sacrificios del buque, pero también sujetos al principio implícito de que si hay posibilidad de recuperar de terceros, el asegurado debería proteger los intereses del asegurador en este sentido. Por lo tanto, si por cualquier motivo el armador opta por no declarar la avería gruesa, y hay sacrificios del buque, es aconsejable consultar la decisión con los aseguradores del casco.

Si los otros intereses tienen una defensa válida contra su participación en la avería gruesa (véase ‘Efecto de la falta’ más abajo), el seguro de protección e indemnización del armador responde por la contribución a los desembolsos correspondiente a los otros intereses y los sacrificios de los otros intereses, mientras la póliza de casco sigue respondiendo por la proporción de los desembolsos, que corresponden al buque y los sacrificios del buque.







Si nos hemos convencido de que se ha presentado un caso válido de avería gruesa, hay que hacer una serie de evaluaciones, en el sentido primero de qué tan grande es la avería gruesa y cuánto valen las propiedades.

A veces en los casos menores se presentan **soluciones para simplificar la avería gruesa o evitar una declaración formal**, tomando en cuenta que el armador puede tener la opción de no declarar la avería gruesa y buscar otras soluciones, a no ser que haya sacrificios de la carga, caso en el cual el armador tiene la obligación de hacer la declaratoria para que los interesados en la carga sacrificada reciban la reposición del valor de sus propiedades.

El mecanismo tal vez más usado comúnmente es la **Cláusula de Absorción de Avería Gruesa**<sup>3</sup>, que se incorpora en la póliza de casco y maquinaria de muchas compañías navieras. El armador no está obligado a revelar a los demás intereses que goza de tal cobertura y no está obligado a invocarla. El efecto de la Cláusula de Absorción es el de ampliar la cobertura de casco en caso de avería gruesa para cubrir la proporción pagadera por los otros intereses. En su forma menos sofisticada, solo cubre la proporción

de la avería gruesa que corresponde a la carga y que no simplifica completamente la administración del reclamo. **El texto ideal es el de BIMCO, que cubre la proporción de la avería gruesa correspondiente a (nuestra traducción) “la carga, flete, combustible, contenedores u otras propiedades a bordo del buque que no pertenezcan al Asegurado...”**.

Otro aspecto importante de la cláusula de BIMCO es que no se aplica deducible. Con todas las cláusulas de casco estándares, se aplica el deducible en caso de avería gruesa.

La Cláusula de Absorción de Avería Gruesa, que también se llama a veces la Cláusula de Avería Gruesa Pequeña, tiene un límite fijo que puede ser relativamente mínimo; tal vez \$100.000 en el caso de flotas pequeñas, pero puede superar \$1.000.000 en las pólizas de operadores de portacontenedores grandes.

Mediante la Cláusula de Absorción, el armador toma la decisión de aceptar un deterioro en su historia de siniestralidad con la póliza de casco, a cambio de preservar sus relaciones comerciales con sus clientes embarcadores de carga.

Como segunda posibilidad, a veces se puede demostrar una **economía de escala** a los aseguradores del casco si ellos pagan la avería gruesa entera. Es un caso que se presenta si el buque tiene un alto valor en comparación con el valor de la carga, y la carga está siendo transportada con un gran número de conocimientos de embarque. El costo de la administración de la avería gruesa forma parte del reclamo eventual de avería gruesa que se reparta entre los comprometidos en el viaje, y a veces es posible estimar que la proporción de la avería gruesa —que corresponde al casco, al poner en

3. En inglés: General Average Absorption Clause.

marcha todo el proceso de recopilar los compromisos, obtener información sobre el valor de cada embarque de carga, calcular su valor contribuyente, preparar la liquidación y recopilar las contribuciones de cada interesado—, podría ser mayor a lo que le costaría a los aseguradores sencillamente pagar los desembolsos básicos en los cuales se ha incurrido.

Un tercer mecanismo es eliminar del proceso los embarques de bajo valor, con el argumento de que el costo de involucrarlos en la liquidación sería superior a la contribución, que eventualmente les corresponda. Es una discreción que los liquidadores profesionales siempre han ejercido, pero que se ha formalizado en las Reglas de 2016:

Se puede excluir a cualquier carga de contribuir a la avería gruesa si el liquidador considera que el costo de incluirlo en el ajuste probablemente sería desproporcionado a su eventual contribución [Regla XVII (a)(ii)].

Otro posible arreglo comercial es un convenio entre los armadores y fletadores para compartir los gastos informalmente entre sí, para evitar una avería gruesa formal, con el propósito de preservar la buena relación comercial con los embarcadores de la carga. En la fase temprana del siniestro, hay que evaluar si se merece nombrar a un inspector de avería gruesa, o inspector en el interés general, cuyo rol es generalmente el siguiente:

1) *Asesorar a todas las partes sobre los pasos necesarios para garantizar la seguridad común del barco y la carga.*

2) *Monitorear los pasos de hecho tomados por las partes para asegurar que se tenga debidamente en cuenta el interés general.*

3) *Revisar los gastos de avería gruesa incurridos y asesorar a los liquidadores sobre si los costos son justos y razonables.*

4) *Identificar y cuantificar cualquier sacrificio de avería gruesa del barco o la carga.*

5) *Asegurar que la avería gruesa se minimice siempre que sea posible, por ejemplo por reacondicionar o vender la carga dañada. Excepto en casos de extrema urgencia o cuando las comunicaciones son difíciles, cualquier acción significativa con respecto a la carga (por ejemplo, organizar su venta en un puerto de refugio) debe tomarse consultando con el interesado en la carga.*

Otra consideración importante es evaluar si existen oportunidades para minimizar el retraso en la entrega de la carga. La avería gruesa reconoce el principio del gasto sustituido.

Cualquier gasto añadido realizado en sustitución de otro que hubiera sido admisible en avería gruesa, será considerado como avería gruesa, y así calificado, sin tener en cuenta la economía para otros intereses, si la hubiera, pero solamente hasta el importe del gasto de avería gruesa evitado (Regla F).



Con este concepto, se puede reexpedir la carga desde un puerto de refugio en otros barcos, bonificando el segundo flete en avería gruesa en sustitución por el costo de almacenar la carga mientras el buque original se somete a las reparaciones necesarias para proseguir el viaje con seguridad. Similarmente, si se autorizan costos premiados de sobretiempo para acelerar la reparación del buque, estos se pueden bonificar en avería gruesa en sustitución, por ejemplo, de gastos de dique seco o de muelle, que se

ahorran al acortar el tiempo en reparación.

También durante la fase activa del siniestro, hay que considerar la necesidad de colocar seguros especiales. Primero, a no ser que pueda ponerse en contacto con los aseguradores de la carga para averiguar que la póliza de transporte se mantiene en vigor en caso de descarga forzosa, se coloca un seguro sobre la carga descargada forzosamente, contra peligros terrestres. En la ley estadounidense esto es obligación del armador; en otras jurisdicciones es discrecional, pero siempre recomendable.

El segundo seguro que se aconseja es un seguro sobre los desembolsos de avería

gruesa. El motivo de este es que la liquidación de avería gruesa se establece sobre la base de los valores en el momento y lugar en que termina la aventura. Si posteriormente al acto de avería gruesa, pero antes de llegar al puerto de destino, los bienes se pierden en un siniestro posterior, y no queda valor sobre el cual repartir la avería gruesa, quien incurriera en los desembolsos no tiene recurso para recuperarlos, motivo por el cual el seguro sobre desembolsos es muy aconsejable.

Las primas de ambos seguros se bonifican como desembolsos de avería gruesa.

## 4

## CÓMO RECOLETAR DOCUMENTOS DE COMPROMISO

Un aspecto significativo de cualquier caso es la recopilación de los documentos de compromiso, que necesariamente se tiene que llevar a cabo antes de la entrega de la carga y puede tomar un tiempo significativo, sobre todo cuando el caso involucra un portacontenedores grande que tiene abordo carga destinada a miles de consignatarios.

*La mayoría de las jurisdicciones reconocen que el propietario del buque puede ejercer un gravamen o derecho de retención (es decir, negarse a permitir la entrega) en la carga en el destino con respecto a las pérdidas de avería gruesa sufridas por cualquiera de los interesados en la aventura. La preparación de una liquidación puede tomar cierto tiempo, así que el propietario del buque renuncia a su derecho de retención a cambio de una seguridad satisfactoria.*

*En general, el armador o el liquidador enviará avisos a los intereses de carga detallando lo que se requiere por concepto de seguridad [el procedimiento exacto puede variar según la(s) jurisdicción(es) involucrada(s)]. Los requisitos de seguridad habituales serán como sigue<sup>4</sup>:*

*(a) Firma de un bono de avería por parte del propietario o receptor de la carga.*

*(b) Un depósito en efectivo por una cantidad estimada por el liquidador para cubrir las probables obligaciones en avería gruesa, por lo general expresado como un porcentaje del valor de la factura de la carga. Normalmente una garantía de avería firmada por una aseguradora de buena reputación será aceptada por el propietario del buque en lugar del depósito en efectivo, y la aseguradora asumirá el manejo del caso a través de sus procedimientos normales de reclamos.*

*Los objetivos de los formularios de compromiso actualmente en uso incluyen:*

- Proporcionar un nivel de seguridad aceptable para el armador y otras partes en la aventura, que pueden ser acreedores de avería gruesa.*
- Preservar la posición bajo la Regla D con respecto a las defensas.*
- Fomentar la provisión oportuna de infor-*

4. En inglés: average bond, cash deposit, general average guarantee.

*mación y evidencia para asegurar que el proceso de ajuste no se retrasa.*

*Tanto el bono como la garantía son contratos distintos de por sí y, como cualquier contrato, pueden ser modificados por acuerdo entre las partes.*

Cuando se habla de un nivel de seguridad aceptable, comúnmente se confía en las agencias de calificación como A. M. Best para hacer la determinación. Para las compañías que no tienen sede en Europa occidental o Estados Unidos, a veces es necesario buscar el apoyo de los reaseguradores o de una empresa de bonding para cumplir con los requisitos.

Hay que determinar también si es necesario incluir en los compromisos un convenio de continuación de intereses<sup>5</sup>. Visto que la avería gruesa tiene que ver fundamentalmente con una comunidad de intereses, esta comunidad se rompe si, por ejemplo, parte de la carga se reexpide desde el puerto de refugio en otras embarcaciones. Para que esta carga siga contribuyendo con el resto de la comunidad, debe haber un convenio de continuación de intereses que dispone que los derechos y las responsabilidades en avería gruesa se mantendrán en lo posible como si tal reexpedición no hubiere ocurrido.



Esto es también un buen momento para recopilar las facturas comerciales sobre las que se basa el valor contribuyente de la carga. También se hace la determinación sobre si se van a eliminar los embarques de bajo valor, como se contempla en la Regla XVII (a)(ii).

Hay que tomar una decisión también sobre quién se encarga de la recopilación de los compromisos. Normalmente es el liquidador, pero a veces el armador tiene recursos adecuados para administrarla en su departamento de seguros y a veces los agentes navieros en el puerto de destino son la entidad apta. Como parte de este proceso, hay que implementar también un mecanismo para avisarles a los agentes portuarios cuando los compromisos están en lugar para que la carga sea liberada.

Finalmente, si el armador es deudor neto bajo la avería gruesa, que puede suceder si sus desembolsos son inferiores a los sacrificios de la carga, hay que considerar si es o no indicado también requerir a los aseguradores de casco una garantía de avería gruesa.

5. En inglés: Non-separation agreement.

## 5

### SI EL BARCO NO PUEDE COMPLETAR EL VIAJE

En caso de frustración y abandono del viaje –si las averías del barco son tan extensas que no se puede hacer una reparación que le permita continuar el viaje, o si no es comercialmente factible repararlo–, la común aventura marítima se da por terminada y las bonificaciones en avería gruesa se admiten solamente hasta la fecha de la condena del buque o la del abandono del viaje, o hasta la fecha de la terminación de la descarga, si la declaración de la condena o abandono del viaje se produce antes de dicha fecha.

6

## DOCUMENTACIÓN DEL RECLAMO

*La carga de la prueba recae en cualquier parte que desee reclamar sacrificios y gastos de avería gruesa, y la Regla E de York-Amberes incluye tiempos límites para presentar reclamaciones.*

*Después de recopilar los compromisos, el liquidador necesitará recibir información de los intereses de la carga a fin de:*

- *Calcular el valor contribuyente de la carga.*
- *Hacer cualquier bonificación de sacrificio de avería gruesa que se deba a la carga.*

*Los intereses de carga generalmente deberán enviar la siguiente información al liquidador:*

*a) Una copia de la factura comercial (CIF). Si la carga se ha vendido en términos diferentes que CIF, la factura del flete y los detalles de la prima del seguro pueden ser necesarios.*

*b) Detalles de cualquier daño que haya ocurrido a la carga durante el viaje, incluyendo:*

- *Informes de peritaje que indiquen la causa y el alcance del daño.*
- *La liquidación pagada por los aseguradores de carga (si es aplicable).*

*El daño a la carga se deducirá del valor de condición sana para llegar al valor contribuyente; esto determinará cuánto será la contribución de la carga en avería gruesa.*

*Si cualquiera de los daños está admitido como avería gruesa (por ejemplo, daños*

*por agua durante la extinción de un fuego a bordo) se dará crédito en la liquidación.*

Con respecto al buque, el liquidador requerirá extractos de bitácoras, declaraciones de los oficiales del barco, informes de peritaje y detalles de los gastos de reparación. Remitirá las facturas de reparación y sacrificios de carga a los peritos para su aprobación –peritos designados por los aseguradores del buque y el perito designado en el interés general–, según el caso. Redactará una narrativa que describa el siniestro y los apuntes explicativos de las conclusiones sobre el peligro, la base para el ajuste y las razones para las bonificaciones, con referencia a las Reglas de York-Amberes.

Finalmente, calculará la distribución de la reclamación: la propiedad paga sobre el valor al terminarse la aventura, la carga sobre el valor de la factura comercial, el buque sobre el valor de mercado, menos avería, con la adición de cantidades bonificadas por concepto de sacrificio de avería gruesa. Este concepto se aclara más abajo en la sección ‘Igualdad de Contribución’.

7

## PAPEL DEL LIQUIDADOR DE AVERÍAS CON RESPECTO A LA AVERÍA GRUESA

### 1. El efecto del ajuste

*En la mayoría de las jurisdicciones, las conclusiones de un liquidador de avería gruesa con respecto a las cantidades por pagar por las partes en una aventura marítima no son legalmente vinculantes, a diferencia de un laudo de arbitraje. La mayoría de los ajustes son aceptados por las partes (sujeto a cualquier defensa de la Regla D) sobre la base de la posición profesional y la experiencia del liquidador.*

### 2. Mejor práctica de liquidadores de avería gruesa

Los liquidadores de avería gruesa trabajan en diferentes regímenes regulatorios y profesionales, sin embargo, los siguientes elementos de las mejores prácticas parecen ser universales y están respaldados por las principales asociaciones profesionales.

**2.1** Independientemente de la identidad de la parte instructora, se espera que el liquidador de avería gruesa actúe de manera imparcial e independiente para actuar de manera justa con todas las partes involucradas en una aventura marítima común.

**2.2** En todos los casos, el liquidador de avería gruesa debería:

(a) Dar detalles en una posición destacada en el ajuste de la cláusula o cláusulas contenidas en el contrato de fletamento o conocimientos de embarque relacionados con el ajuste de la avería gruesa o, si no existe tal cláusula o cláusulas, la ley y práctica que prevalecen en el lugar donde termina la aventura. Donde existen disposiciones contradictorias, el liquidador debe explicar con el detalle apropiado el motivo de la base del ajuste elegido.

(b) Exponer los hechos que dan lugar a la avería gruesa.

(c) Cuando se aplican las Reglas de York-Amberes, identificar las Reglas con letras o numeradas en las que se basa para hacer las bonificaciones en el ajuste.

(d) Explicar con el detalle apropiado la elección de la moneda en la cual el ajuste se ha preparado.

(e) Realizar las investigaciones apropiadas sobre si alguna recuperación relacionada con el siniestro se está llevando a cabo y describir los resultados de esas investigaciones en el ajuste.

**2.3** Si se lo solicita, y cuando sea posible, el liquidador debe hacer disponibles copias de los informes y las facturas en las que se basó para preparar el ajuste.

## 8

### QUÉ BUSCAR EN EL AJUSTE PRECISIÓN TÉCNICA

Tomando en cuenta lo dicho, es importante establecer las credenciales profesionales del liquidador. Podría pertenecer a una de las principales asociaciones profesionales como la Association of Average Adjusters inglesa o la Association of Average Adjusters of the United States and Canada. En Alemania los liquidadores son practicantes jurados con los auspicios de las cámaras de comercio de los diferentes puertos. En unos países nórdicos, son designados por la corona.

Hay que confirmar que se ha aplicado la versión apropiada de las Reglas de York-Amberes, refiriéndose a la póliza de fletamento o al conocimiento de embarque.

Hay que verificar que todos los montos incluidos en la avería gruesa han sido aprobados por los peritos apropiados.

¿Ha explicado el liquidador todas las asignaciones? Si no, cualquier parte tiene el derecho de cuestionar o pedir la aclaración de cualquier aspecto del ajuste.

¿Es correcto el valor contribuyente de mi interés? Esto se puede comprobar con referencia a la factura comercial y los detalles de cualquier reclamo por daño que se haya pagado. Muchos liquidadores tienen la práctica muy recomendable de acordar el valor contribuyente de cada interés antes de emitir el ajuste final.



## 9

### QUÉ BUSCAR EN EL AJUSTE CUESTIONES DE SEGURO

¿Está el bien adecuadamente asegurado? Con la mayoría de las cláusulas estándar, si el bien no está asegurado por su valor real se aplica el infraseguro, aunque en muchas pólizas actuales esta disposición se suprime a favor del asegurado. Aun cuando el infraseguro se aplique, hay que tener en cuenta que la garantía de avería gruesa cubre la contribución entera, así que la aseguradora tiene que poner la contribución entera y buscar restitución por el asegurado si el bien no fue asegurado por su valor real.

- ¿Se ha aplicado el reclamo a la póliza correcta del casco? Si el accidente ocurre cerca del vencimiento de una póliza, el acto de avería gruesa podría recaer en la póliza siguiente.

## 10

### AJUSTE DE LA AVERÍA GRUESA

*Los principios básicos son:*

#### *1. Propiedad en riesgo*

*En general, se requiere que toda la propiedad que está involucrada en el viaje (o "aventura marítima común") y está en riesgo en el momento de la ocurrencia que da lugar a la avería gruesa contribuya a las pérdidas y los gastos de la avería gruesa. La contribución se basa en una división a prorrata de acuerdo con el valor de la propiedad al final del viaje.*

#### *2. Valores contribuyentes*

*El reparto de los sacrificios y gastos de avería gruesa se realiza prorrateándolos sobre lo que en las Reglas de York-Amberes se llaman "valores contribuyentes".*

*La base para el cálculo de los valores contribuyentes y las pérdidas de avería*

gruesa es el valor que la propiedad representa para su propietario al finalizar la aventura. Los gastos que se incurran con respecto a la propiedad después del acto de avería gruesa (que no sean los que se admiten en avería gruesa) deben restarse para llegar al valor contribuyente. Esto asegura que la propiedad contribuye según el real beneficio neto que ha recibido, restando los gastos que se han tenido que soportar para realizar el beneficio de recibir la propiedad en el destino.

Como los valores se evalúan al final del viaje, también se deduce que la cantidad de contribución puede variarse por la pérdida o el daño adicional que sufra la propiedad entre el momento del acto de avería gruesa y la llegada al destino. Por ejemplo, si la propiedad se pierde por completo debido a un accidente posterior, no tendrá valor contribuyente y no contribuirá a la avería gruesa.

### 3. Terminación del viaje

Normalmente, la "aventura marítima común" se da por terminada con la finalización de la descarga en el puerto de destino. Si hay un abandono del viaje en un puerto intermedio luego la aventura termina en ese puerto. Si debido a un siniestro toda la carga se reexpide desde un puerto intermedio en otro buque, el costo del envío puede bonificarse en avería gruesa, sujeto a los criterios establecidos en las Reglas F y G.<sup>6</sup>

## 11

### IGUALDAD DE CONTRIBUCIÓN

La igualdad de contribución debe mantenerse entre el propietario del bien sacrificado y el dueño de la propiedad salvada. En la práctica, esto se logra agregando a los valores contribuyentes de propiedad perdida, o dañada por sacrificio de avería

6. Véase la discusión de los gastos sustituidos en la sección 'Consideraciones tempranas'.

gruesa, la cantidad bonificada en avería gruesa por concepto de ese sacrificio. Si esto no se hiciera, el propietario de la carga sacrificada recibe un beneficio en la forma de dinero contribuido en avería gruesa por la pérdida de sus bienes sin participar en o contribuir a la avería gruesa, como se puede ver en el siguiente ejemplo:

Supongamos que una carga B con valor de 1.000 se sacrifica para la seguridad común. Una avería gruesa de 1.000 se distribuye sobre los valores del barco y la carga que se preservó (que todos valen 1.000). Si esto fuera solo entre las propiedades que llegaron, las cifras serían:

Buque, sobre 1.000 contribuye	334
Carga A, sobre 1,000 contribuye	333
Carga B, sobre ---- ---- contribuye	----
Carga C, sobre 3.000 contribuye	333
3.000 contribuye	1.000

El resultado de esta distribución es que después de pagar sus contribuciones a B, el armador y los comerciantes A y C tendrían propiedades con un valor efectivo de 667, mientras que el comerciante B recibiría dinero en efectivo por 1.000. Esto es claramente no equitativo, entonces el comerciante B también hace una contribución nocial a la avería gruesa sobre el monto de la pérdida que se le bonificó en avería gruesa, es decir:

Buque, sobre 1.000 contribuye	250
Carga A, sobre 1.000 contribuye	250
Carga B, sobre 1.000 contribuye	250
Carga C, sobre 1.000 contribuye	250
4.000 contribuye	1.000

Al hacer que Carga B "contribuya" sobre la base de la cantidad bonificada, recibirá 1.000 menos 250 = 750, y todos están ahora en la misma posición.



12

EJEMPLO DE UNA LIQUIDACIÓN

**Pérdidas y gastos del armador**  
 Daños a la maquinaria del buque durante maniobras de refltamiento.  
 Costo de descargar, almacenar en gabarras y volver a cargar la carga descargada para aligerar el buque.  
 Salvamento pagado a remolcadores para el refltamiento.

**Pérdidas del dueño de la carga**  
 Valor de la carga echada durante maniobra de refltamiento.  
 Daños a la carga sufridos durante descarga forzosa, almacenamiento y volver a cargar.

**Avería gruesa total**

**Prorrateo**  
**Buque**, valor en el destino en condición dañado.  
 Más lo bonificado en avería gruesa por concepto de sacrificio (la avería durante el refltamiento).

**Carga**, valor de factura después de restar pérdida y daño.  
 Más lo bonificado en avería gruesa por concepto de echazón y daños sufridos durante la descarga forzosa.

(La avería gruesa equivale a 10 % de los valores contribuyentes).

			<b>Avería gruesa</b>
			<b>250.000</b>
			<b>100.000</b>
			<b>1.150.000</b>
		<b>500.000</b>	
		<b>100.000</b>	
		<b>---</b>	
			<b>600.000</b>
			<b>2.100.000</b>
			<b>6.750.000</b>
		<b>250.000</b>	
		<b>7.000.000</b>	<b>paga 700.000</b>
<b>13.400.000</b>			
	<b>600.000</b>		
	<b>--</b>		
	<b>14.000.000</b>		
	<b>21.000.000</b>	<b>paga</b>	<b>1.400.000</b>
			<b>2.100.000</b>

13

EFFECTO DE LA FALTA

Las partes en la aventura generalmente hacen una provisión especial en el contrato de transporte con respecto a la avería gruesa. El más común es una cláusula en el sentido de que la avería gruesa debe ajustarse de acuerdo con las Reglas de York-Amberes. Tales estipulaciones pueden encontrarse en la póliza de fleta-

mento, si corresponde, o en los conocimientos de embarque, o en ambos documentos, dando así efecto contractual a las Reglas.

La Regla D de las Reglas de York-Amberes reconoce explícitamente el hecho de que la avería gruesa existe independientemente

*te de la culpa o el incumplimiento de contrato por cualquiera de las partes. Sigue que normalmente los procedimientos para proteger los derechos de las partes en avería gruesa deben observarse incluso cuando se sospecha que tal falla o incumplimiento ha tenido lugar. También, la existencia de una situación de avería gruesa no perjudica a ningún derecho o defensas que estén abiertos a las partes, por ejemplo, con respecto al daño de la carga o alegando incumplimiento de contrato como motivo para no pagar una contribución de avería gruesa.*

*Otorgar el compromiso de avería gruesa en los términos habituales es una promesa de pagar cualquier contribución en avería gruesa que se considera correcta y legalmente pagadera. En general, si ha habido un incumplimiento de contrato causativo, la contribución no puede describirse de ese modo y los intereses de carga pueden tener motivos para negarse a pagar su contribución.*

## 14

### SALVAMENTO BAJO CONTRATO ¿CÓMO SE COMPAGINA CON LA AVERÍA GRUESA?

El salvamento reúne las características de la avería gruesa y Las Reglas de York-Amberes de 1994 lo tratan como tal.

Los gastos en que hayan incurrido las partes comprometidas en una aventura marítima común en concepto de asistencia o salvamento, tanto si media contrato de salvamento como si no, serán admitidos en avería gruesa siempre y cuando dichas operaciones hayan sido llevadas a cabo con la finalidad de preservar de un peligro los bienes comprometidos en la aventura (Regla VI).

Un aspecto importante es que los valores salvados para propósitos de un laudo de salvamento generalmente se determinan con base en los valores que tienen las propiedades en el lugar donde se terminan los servicios, típicamente un puerto intermedio en el viaje, mientras la avería gruesa se prorratea sobre los valores a la terminación de la aventura. El tema se puso controversial porque cuando un caso consiste fundamentalmente en el laudo del salvamento, sin haberse incurrido en gastos o sacrificios adicionales, una redistribución bajo el régimen de avería gruesa no produce un resul-

tado materialmente distinto, aunque los honorarios de ajuste pueden ser sustanciales. Con las Reglas de 2004 se eliminó el salvamento enteramente y con las de 2016 el salvamento no se reintroduce en avería gruesa, a no ser que se cumpla con uno o más de los siguientes requisitos:

(i) hay un accidente posterior u otras circunstancias que resultan en pérdida o daño a la propiedad durante el viaje, que resulta en diferencias significativas entre los valores salvados y los contribuyentes,

(ii) hay sacrificios de avería gruesa significativos,

(iii) los valores salvados son manifiestamente incorrectos y hay una distribución significativamente incorrecta de los gastos de salvamento,

(iv) cualquiera de las partes en el salvamento ha pagado una proporción significativa del salvamento de otra parte,

(v) una proporción significativa de las partes ha satisfecho el reclamo de salvamento en términos sustancialmente diferentes, sin tener en cuenta el interés, la corrección monetaria o los costos legales del salvador o del interés contribuyente [Regla VI (b)].

# Agradecimientos

Extendemos un agradecimiento a los miembros del Comité quienes han permitido junto al autor que este proyecto se haga realidad:

*Roxana Ríos - Seguros Atlas (Presidenta)*

*Efraín Sora - Navigators (Vicepresidente)*

*Alejandro Goldbaum - Seguros La Unión*

*Alfredo Hernández - Mapfre Global Risks*

*Arturo Posada - Liberty Mutual*

*Edward Benavides - Guy Carpenter*

*Gustavo Yusti - Als Admiralty Services*

*Henrique Cabral - Munich Re*

*James García - Sura República Dominicana*

*Juan Guillermo Hincapié - Hincapié & Molina*

*Marisela Blanco - Provincial Re*

*Neil Bath - Willis Towers Watson*

*Omar Mendoza - Chubb*

*Rosa Morán - Swiss Re*



Este y otros documentos, como el Informe sobre Robo en Latinoamérica y la Guía de Suscripción e inspección de Cascos, los puede encontrar en la sección Publicaciones de la página web de ALSUM.

A large container ship is shown from a low angle, sailing on a calm sea. The ship's deck is covered with stacks of colorful shipping containers in shades of red, blue, and yellow. A white triangle graphic is superimposed over the scene, with its base at the water level and its apex pointing towards the top of the frame. The sky is filled with soft, white clouds, and the sun is visible in the upper right quadrant, creating a bright, hazy glow.

**ALSUM**  
ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA  
DE SUSCRIPTORES MARÍTIMOS

[www.alsum.co](http://www.alsum.co)