

875209



UNIVERSIDAD VILLA RICA

ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

“ANÁLISIS DE LA INSTITUCIÓN JURÍDICA DE AVERÍA COMÚN O GRUESA”

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA:

RAFAEL HONORIO PALACETA GÓMEZ

Director de Tesis:

Revisor de Tesis:

Lic. Bertha Patricia Gómez González

Lic. Francisco Antonio Zúñiga Luna

BOCA DEL RÍO, VER.

2004



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA

INDICE

INTRODUCCIÓN.....	Pág 1
-------------------	-------

CAPÍTULO I

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
1.1.1. Formulación del Problema.....	3
1.2. Justificación del problema.....	3
1.3. DELIMITACIÓN DE OBJETIVOS.....	4
1.3.1. Objetivo General.....	4
1.3.2. Objetivos Específicos.....	4
1.4. FORMULACIÓN DE LA HIPÓTESIS.....	4
1.5. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES.....	4
1.5.1. Variable Independiente.....	4
1.5.2. Variable Dependiente.....	4
1.6. TIPO DE ESTUDIO.....	5
1.6.1. Investigación Documental.....	5
1.6.2. Bibliotecas Visitadas.....	5
1.7. TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN EMPLEADAS.....	5
1.7.1. Fichas Bibliográficas.....	5
1.7.2. Fichas de Trabajo.....	5
1.7.3. Fichas Iconográficas.....	5

CAPÍTULO II

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA AVERÍA GRUESA O COMÚN.

2.1. LA AVERÍA COMÚN EN LA AVENTURA MARÍTIMA A TRAVÉS DE LA HISTORIA.....	6
2.1.1. Antecedentes.....	6
2.1.2. Primeros Códigos del Seguro Marítimo.....	9
2.1.3. Orígenes de la Leyes de Avería Común.....	12

2.2. SIGNIFICADO DE LA PALABRA "AVERÍA"	13
2.2.1. En el Continente Europeo.....	13
2.2.2. Origen Ingles y desarrollo posterior.....	16
2.3. DERECHO CONVENCIONAL EN LA AVERÍA COMÚN.....	19
2.3.1. Reglas de Estocolmo (1924).....	19
2.3.2. Reglas de Viena (1926).....	20
2.3.3. Conferencia de Montreal (1933).....	21
2.3.4. Tratados de Montevideo.....	21
2.4. REGLAS DE YORK Y AMBERES.....	23
2.4.1. Reglas de York y Amberes de 1864.....	23
2.4.2. Reglas de York y Amberes de 1880.....	24
2.4.3. Reglas de York y Amberes de 1974.....	25
2.4.4. Reglas de York y Amberes de 1994 actuales.....	26

CAPÍTULO III

LAS AVERÍAS.

3.1. DEFINICIÓN DE AVERÍAS.....	27
3.1.1. Concepto Actual.....	27
3.1.1.1. El Hecho y el Acto Jurídico en la Avería Común.....	28
3.1.2. Concepto de Avería Daños y Avería Gastos.....	29
3.1.2.1 Principales sacrificios y gastos de Avería Guesa.....	30
3.1.2.1.1. Sacrificios comunes por parte del buque.....	30
3.1.2.1.2. Sacrificios comunes por parte de la carga.....	31
3.1.2.2. Gastos de Avería Guesa.....	32
3.1.3. Concepto de Avería Común establecido por la sección 66 de la M.I.A. 1906.....	34
3.1.4. Concepto de Avería Común establecido por las Reglas de York y Amberes de 1994.....	35
3.1.5. Concepto de Avería Común establecido por la Ley de Navegación vigente.....	35
3.2. Elementos esenciales o constitutivos de la Avería Común o Guesa.....	36
3.3. Elementos personales interesados en la Avería Común o Guesa.....	40
3.4. Pasos y Procedimientos del Ajuste de Avería Común o Guesa.....	41

III

3.4.1. Primer Paso.....	41
3.4.2. Segundo Paso.....	48
3.4.3. Tercer y Último Paso.....	55
3.5. Ajuste de Avería Común.....	57
3.5.1. Criterio para la valoración en Ajuste de Avería Común.....	57
3.5.2. Pérdida de Avería Común.....	59
3.5.2.1. Buque.....	59
3.5.2.2. Carga.....	60
3.5.2.3. Flete.....	61
3.5.2.4. Gasto extra en la Avería Común.....	61
3.5.2.5. Comisión e Interés permitido en Avería Común.....	62
3.5.3. Contribución a la Avería Común.....	63
3.5.3.1. El monto de la contribución.....	63
3.5.3.2. La valoración del buque.....	63
3.5.3.3. El valor de la carga.....	64
3.5.3.4. El valor del flete.....	66
3.5.3.5. Otros.....	68
3.6. El Ajustador de Avería Común.....	68

CAPÍTULO IV

CASO PRÁCTICO, COMENTARIOS Y PROPUESTA.

4.1. Caso Práctico.....	70
4.2. Comentarios relativos al caso práctico.....	96
CONCLUSIONES.....	98
RECOMENDACIONES.....	100
BIBLIOGRAFÍA.....	101

INTRODUCCIÓN.

La materia de Derecho Marítimo y por consecuencia el tema de la presente investigación comenzó a llamar la atención del **ponente** en el último semestre de estudios en esta institución, toda vez que a pesar de su antigua existencia ha sido poco estudiada y, por consecuencia explotada; pese a que se vive en un país que basa su economía en el comercio por agua, sin que éste cuente con tribunales especiales en los que se ventilen controversias marítimas o cuestiones relacionadas con la transportación por agua, conduciendo a los armadores, operadores, etc., de los buques a someterse a arbitrajes internacionales ventilados en el extranjero, llámese Estados Unidos de Norte América, Europa entre otros.

Por ello, cabe mencionar que para la realización del presente trabajo de investigación se ha consultado y analizado en profundidad una gran variedad de material doctrinario, libros de Derecho Marítimo, Tratados Internacionales, Convenios Internacionales, la Ley de Navegación vigente, así como el capítulo del Seguro Marítimo de la abrogada Ley de Navegación y del Comercio Exterior.

Una de las instituciones más antiguas del Derecho de la Navegación, como resultado de las relaciones contractuales derivadas de la navegación, es la Avería Gruesa o Avería Común.

En los albores del comercio de la navegación en el Mediterráneo, las averías que no sobrevenían por fuerza mayor o por caso fortuito, sino que se ocasionaban voluntariamente para la salvación del consorcio de intereses comprometidos en la expedición marítima, debían prorratearse entre los beneficiarios con el sacrificio. Este principio de derecho consuetudinario antiguo fue recogido y reglamentado por los navegantes griegos de la isla de Rodas, para el caso más frecuente, en aquellos tiempos, de avería gruesa, al ocasionarse la echazón de las mercancías.

Es por ello, que la Avería Gruesa fue proporcionada por el incremento del espíritu de asociación de las empresas marítimas. Ya que se consideraba al navío y a la carga de cada expedición como una universalidad solidaria, a los efectos de que los distintos consortes de la expedición compartieran por igual los riesgos de la misma. Surge de esa manera la palabra *germinamento*, que comprendía todas las averías sin distinción, tanto las provenientes de fuerza mayor, caso fortuito, como las que se originaban por un sacrificio voluntario, las que se repartían entre todos los consortes, así como también las pequeñas averías y gastos ordinarios de la navegación.

Es relevante hacer mención que la columna vertebral de la presente investigación son las Reglas de York y Amberes de 1974, así como, las Reglas de York y Amberes de 1994 vigentes.

CAPITULO I

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

1.1.1 Formulación del Problema.

¿Que papel juega la Institución Jurídica de Avería Gruesa dentro del Derecho Marítimo Internacional?

1.2. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Es importante conocer la institución jurídica de Avería Gruesa, que se maneja en el ámbito del Derecho Marítimo, toda vez que este fenómeno se presenta muy a menudo en el medio, al materializarse tal situación se va a seguir un procedimiento por medio del cual se determinarán a las partes interesadas en la avería gruesa y cómo se evalúa la misma, así mismo se sabrá cuál es el momento oportuno para declarar una avería gruesa, de qué forma se debe notificar y qué debe contener la misma.

1.3. DELIMITACIÓN DE OBJETIVOS.

1.3.1. Objetivo General

Analizar la institución jurídica de Avería Gruesa, para obtener una explicación clara, sencilla, accesible y de fácil comprensión para todas aquellas entidades o personas físicas que se encuentren involucrados en el ámbito marítimo.

1.3.2. Objetivos Específicos.

1.3.2.1. Reseñar los antecedentes jurídicos de la Avería Gruesa.

1.3.2.2. Definir la institución jurídica de Avería Gruesa.

1.3.2.3. Nombrar las partes interesadas en la Avería Gruesa.

1.3.2.4. Reafirmar en qué momento se declara la Avería Gruesa.

1.3.2.5. Explicar la aplicación de la Avería Gruesa.

1.4. FORMULACIÓN DE LA HIPÓTESIS.

A través de la institución jurídica de Avería Gruesa, se va a preservar del peligro la propiedad involucrada en la aventura marítima común, por la seguridad común, para evitar un daño o un gasto mayor, o con la finalidad de llegar en forma segura al destino.

1.5. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES.

1.5.1. Variable Independiente.

Debido al desconocimiento de la institución jurídica de Avería Gruesa en la ciencia del Derecho, se tiene la mala aplicación de las disposiciones jurídicas en los casos concretos, siendo las controversias resueltas en forma de arbitraje internacional, careciendo nuestro Poder Judicial de la Federación de Tribunales Marítimos conocedores del caso.

1.5.2. Variable Dependiente.

La institución jurídica de Avería Gruesa es un tema que se maneja de forma frecuente en el ámbito marítimo, por ello su importancia en el conocimiento de la ciencia del Derecho, sin embargo el desconocimiento de su significación es patente hoy en día.

1.6. TIPO DE ESTUDIO.

1.6.1. Investigación Documental.

La presente investigación se sustenta a través de revisiones y consultas de bibliografía que tratan del tema.

1.6.2. Bibliotecas Visitadas

Unidad de Servicios Bibliotecarios y de Información (USBI), con domicilio en Juan Pablo II, sin número, esquina Ruiz Cortines, Boca del Río, Veracruz.

Biblioteca Municipal, con domicilio en Zaragoza entre Canal y Esteban Morales, Colonia Centro, Veracruz, Veracruz.

Biblioteca de la Universidad Autónoma Villa Rica, con domicilio en avenida Urano esquina calle Progreso, Fraccionamiento Jardines de Mocambo, Boca del Río, Veracruz.

Biblioteca de la Escuela Náutica Mercante, Capitán de Altura "Fernando Síliceo y Torres", con domicilio en Boulevard Ávila Camacho sin número, Veracruz, Veracruz.

1.7. TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN EMPLEADAS

1.7.1. Fichas Bibliográficas.

Las fichas bibliográficas fueron elaboradas cumpliendo con todos los requisitos que señala la metodología de la investigación, como el nombre del autor, título del libro, edición, editorial, lugar y fecha de edición y números de páginas consultadas.

1.7.2. Fichas de Trabajo.

Las fichas de trabajo fueron elaboradas cumpliendo con todos los requisitos que señala la metodología de la investigación, señalando el contenido técnico de cada uno de los libros que se consultaron.

1.7.3. Fichas Iconográficas

Se visitaron diversas páginas de Internet en relación a temas de derecho marítimo.

CAPITULO SEGUNDO

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA AVERÍA GRUESA.

2.1. LA AVERÍA GRUESA EN LA AVENTURA MARÍTIMA A TRAVÉS DE LA HISTORIA.

2.1.1. Antecedentes.

El derecho marítimo tiene su origen según el consenso entre los historiadores mundiales, en el Código de Hammurabi, codificación más antigua, en el cual se encontraron algunas estipulación marítimas con respecto al fletamento, navegabilidad, responsabilidad de transportista, salvamento, responsabilidad por abordaje, préstamo a la gruesa, salario de capitán, entre otros.

"...Hammurabi (1728-1686A.C.), fue el sexto rey de la dinastía de Babilonia. Su código estaba compuesto de 282 artículos comprendidos leyes civiles, comerciales y criminales, grabadas en estela diorita negra de 2.2 metros de alto en el templo del Dios del Sol Shamash en Sippara"⁽¹⁾

¹ Michiro, Isawa. "Derecho Marítimo". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. p.3.

Así mismo el Código de Manou de la India fue codificado en el siglo VIII antes de Cristo, mismo que incluía algunas estipulaciones, pero sin conocerse los detalles de las mismas. La Ley Rodiana de Lactu o Leyes Marítimas de Rodas que fueron las leyes consuetudinarias establecidas en la antigua colonia griega de las islas de Rodas, durante 300 o 400 años antes de Cristo, influyeron en las leyes marítimas compiladas subsecuentemente; ahí se detallaron las cláusulas de echazón, las que motivaron la teoría de la avería gruesa, aunque el texto original nunca fue descubierto. "...El código Justiniano bien conocido bajo el nombre de Habeas Juris Civilis, que fue reeditado y publicado en Génova, Suiza en 1583, fue un libro de ley integrado del comercio marítimo romano consistente de Codees Constitutionum, Novellae Constitutiones, Digesta Pautecta e Institutes. El código fue compilado bajo el patrocinio de Justiniano I (483-565) del Imperio Romano del Este"⁽²⁾.

El contenido más importante del código anteriormente mencionado, tiene su origen en las costumbres rodianas y fue complementado por los juegos y colecciones de las leyes romanas. El Código Basílico de León VI (866-912), del mismo imperio fue un libro que continuó al Código Justiniano.

El Derecho Marítimo tuvo un notable desarrollo durante los días del medievo, basado en las costumbres marítimas prevalecientes en los puertos de Mar Mediterráneo, Mar del Norte y Océano Atlántico, de entre ellos, los más famosos e influyentes pudieran ser los tres grandes trabajos de los estatutos marítimos medievales: El Consulado del Mar, Los Roles de Olerón y el Watterecht Von Wisby.

El primero de ellos, es decir, el Consulado del Mar, prevaleció sobre la costa Oeste Mediterránea y fue una compilación de jurisprudencias escritas en catalán

² Michiro, Isawa. "Derecho Marítimo". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. p.3.

de la Corte Marítima de Barcelona durante el siglo XIII. Los Roles de Olerón nominados así por las islas de Olerón en la costa de Francia y formulados para regir el transporte de vino, por un autor anónimo, que culminó durante los siglos XI y XII, son una colección de juicios presentados probablemente ante alguna corte de Bourdeaux, en donde el transporte de vino estaba centrado en esa isla, de tal forma que el derecho consuetudinario fue aceptado por todos los juristas europeos y llegó a ser el principio general en los convenios del Derecho Marítimo.

Los juicios de Damme y Lois de West Capelle, que prevalecieron en Bélgica y los países bajos, también como Watterecht Von Wisby de Alemania, se han desarrollado a partir de esos roles. Los últimos fueron producidos durante los siglos XIV y XV, en la isla de Gotland que ahora es territorio de Suecia.

Apartando nuestros ojos del continente europeo a Inglaterra, se puede encontrar el Libro Negro del Ministerio de Marine de 1402, que es un sumario de las costumbres de los principios de la Marina Mercante Británica, en el cual fueron copiados los Roles de juicios de Olerón.

De forma general, en el régimen romano se encontraba mejor organizado el comercio marítimo, toda vez que ya existían transportistas comunes donde los propietarios poseían y tripulaban sus propios buques y lo fletaban a propietarios de carga, a contrario sensu, la marina mercante medieval estaba considerada como un consorcio, es decir, varios copropietarios compartían un buque, navegaban juntos a bordo y transportaban su propia carga, de tal forma que en la mayoría de los casos un propietario era dueño de la carga y era gente de mar trabajando a bordo hasta el siglo XV, la copropiedad de un buque consistía normalmente en la unión de veinticuatro accionistas de un bien común.

Las Tablas de Amalfi del siglo XI indican el viejo ejemplo de una aventura marítima común, en el cual se notaba que la tripulación no era pagada con salarios, sino

con dividendos de los beneficios como copropietarios. Los estados de Rugosa del siglo XVIII, también demostraron un ejemplo de propiedad conjunta de un buque. En los Roles de Olerón, Código de Barcelona del siglo XIII, el Consulado del Mar y la Ley de Wisby, existen algunas estipulaciones de salario, provisiones y otros tratamientos para la tripulación.

"...En la Ley de Wisby, se establecen las regulaciones para la seguridad en la construcción del equipo y de la navegación en condiciones de carga/lastre, tanto como un mínimo de requisitos para tripular, etc., los cuales fueron dispuestos para garantizar la seguridad de la tripulación. Una mayoría de estos códigos detallan las responsabilidades de cada miembro de la tripulación, también la demora en el flete muerto, la responsabilidad de los propietarios así como los riesgos conjuntos que surgen de la copropiedad y de la aventura común, la que esta muy cerca de la teoría actual de avería gruesa. El Código Marítimo Anseático estipulaba varios criterios para cada componente mercante, para mantener la firme solidaridad en su organización"⁽³⁾.

2.1.2. Primeros Códigos del Seguro Marítimo.

Las características prehistóricas del seguro marítimo pueden verse en la antigua Grecia y en los días de Roma, pero sus raíces precisas pueden trazarse tiempo atrás en las costumbres del préstamo a la gruesa de las aventuras marítimas mediterráneas que comerciaron a lo largo de las costas portuguesas, italianas y españolas en el siglo XIII.

Las primeras leyes relacionadas al seguro marítimo fueron aprobadas en Barcelona en 1435, las cuales sirvieron de base para todas las actas del seguro marítimo, mismas que fueron establecidas en varios países en años posteriores.

³ Michiro, Isawa. "Derecho Marítimo". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. p.5.

Simultáneamente al decreto del comercio mediterráneo, las ciudades y puertos italianos que habían gozado de prosperidad se volvieron desoladas. El centro del comercio y seguro marítimo también cambia a las ciudades europeas del norte, primero Amberes, luego Ámsterdam y finalmente Londres; esto fue en la segunda mitad del siglo XVII.

"...El comercio y sus negocios afiliados en Inglaterra, fueron primero tratados por "Hanza Traders" quienes vivieron en Steelyard y después tratados por "Lombard Traders" quienes emigraron de Lombardía del norte de Italia, viviendo en la calle "Lombard" en Londres. Los antecesores fueron descendientes de la tribu Lombard de los antiguos anglosajones"⁽⁴⁾.

"...Cuando el comercio mediterráneo disfrutaba su edad de oro, Inglaterra todavía permanecía como un país dedicado a la agricultura y proporcionaba la materia prima a las ciudades italianas a través de las manos de los comerciantes de Hanza y Lombard. Los "Lombard Traders" fueron los que llevaron la idea del seguro marítimo desde Italia y, a través de ellos se difundió rápidamente en Inglaterra. En los días bajo el régimen de la Reina Elizabeth I, Inglaterra le dio gran auge a la industria y el comercio y dio inicio a su gran poder mundial"⁽⁵⁾.

La Reina Elizabeth I, tomó de los mercaderes Anseáticos y Lombardos sus derechos de monopolio en busca del comercio y del seguro marítimo para dárselo a los británicos. Esto fue en la primera mitad del siglo XVI. En 1569 el Royal Exchange fue establecido comenzando ahí el seguro marítimo. En la segunda mitad del siglo XVII la flota Británica dominó sobre las aguas mundiales e incrementó sus colonias en el mundo.

⁴ Michiro, Isawa. "Seguro Marítimo para Armadores". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. p.13.

⁵ Ídem.

La marina mercante fue rápidamente desarrollada en Inglaterra y el río Thames, donde estuvo congestionado por buques. En esos días entre los británicos dio inicio una costumbre; el beber café y como consecuencia se abrieron muchas casas de café en Londres. Gradualmente muchos comerciantes mercantes, en esas casas de café consiguieron intercambiar información comercial, la cual ellos necesitaron, esto fue debido a que en ese tiempo no existía ningún otro medio de noticias. El seguro marítimo fue tratado también en esas casas de café más que en el Royal Exchange, las casas de café fueron: Jonathan's, Jamaica, Sam's, Baker's y Elmer's entre otras. Mientras tanto Edward Lloyd abrió la casa de café en la calle Toward, muy cerca de los muelles del río Thames y proporcionó muchas noticias frescas a sus clientes, es por ello que su casa comenzó a ser la más famosa entre los armadores, capitanes u otras personas concernientes al círculo naviero.

La casa de café Lloyd recopilaba las noticias frescas de accidentes marítimos proporcionadas por marinos, lo cual atrajo a gentes relacionadas con el seguro marítimo, y entonces dio inicio a un centro de negocios del seguro marítimo.

"...En 1771-1779 miembros entre los suscriptores formaron el Comité de Lloyd, aportando 100 libras esterlinas cada uno. En 1774, Julius Angerstein, quien fue llamado el padre de Lloyd, abrió una sección de Lloyd dentro de la Royal Exchange. De esta forma la antigua casa de café de Lloyd fue abolida. Las formas de póliza de Lloyd's fueron adoptadas por primera vez en 1779, un siglo después, el acta de Lloyd fue establecida en el Parlamento en 1871 y Lloyd fue incorporada como la Corporación de Lloyd"⁽⁶⁾.

En 1906, se promulgó el Acta de Seguro Marítimo.

⁶ Michiro, Isawa. "Seguro Marítimo para Armadores". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. p.15.

2.1.3. Orígenes de las leyes de Avería Gruesa.

El primer estatuto conocido de la ley de avería gruesa es un pequeño fragmento de la antigua legislación griega, el cual forma el texto de un capítulo en el Código Justiniano: la Ley de Rodas decreta que si las mercancías han de ser tiradas por la borda para aligerar el buque, por el bien de todos, deben ser reemplazadas con la contribución de todos. Estas palabras contienen el principio de las reglas que han de cumplir todos los marinos cuando se encuentran en circunstancias extremas. Esta es una regla universal entre los marinos sin importar a que país pertenezca desde los tiempos más remotos, siendo obviamente fundados sobre las necesidades de su posición.

Mientras los Fenicios y los Cartagineses iniciaron el comercio en el mediterráneo antes que nadie y lo abrieron a los griegos que más tarde entraron en escena. Hubo colonias griegas en el Asia menor y la islas adyacentes rodeadas por tierras fértiles y diversificadas en productos agrícolas, que ganaron por el intercambio de mercancías y el transporte de las mismas a Fenicia, extendiéndose entonces un comercio marítimo no mucho más allá de los límites del Mar Egeo. Rodas es una de las ciudades con el título de La Señora del Mar, toda vez que sirvió de intermediaria de ese tráfico.

"...En las guerras púnicas de acuerdo a Polybius, Rodas tomó el lado de Roma, prestándoles un buen servicio, atacando a los barcos de guerra de los Cartagineses así como a su navegación. Cicerón dijo que los romanos fueron gente con poder naval y disciplina la cual permanece de vez en cuando dentro de su memoria"⁽⁷⁾.

No obstante, se dice que los griegos de Rodas parecen haber sido los primeros en expresar con palabras el principio de la Avería Gruesa, aunque existe poca luz

⁷ Michiro, Isawa. "Seguro Marítimo para Armadores". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Intemacional de Japón. Veracruz, México. p.118.

sobre su verdadero origen. Esto debe haber sido ya muy antiguo y se desarrolló como una práctica antes de que esto comenzara a emplearse en forma correcta. Debe recordarse que en los tiempos antiguos los mercaderes o propietarios de la carga acostumbraban a navegar con sus buques de puerto a puerto como vendedores ambulantes. En estos pequeños buques, la mayoría navegaba en el mar Mediterráneo o en el Egeo, donde las tormentas eran de rápido desarrollo, por ello, debieron ser frecuentes las ocasiones en que un buque embarrancado sólo podía salvarse aligerándolo de porciones de su carga, una medida que no obstante benéfica para el resto de la tripulación podía significar la ruina de uno de los mercaderes a bordo. "...Su autorización para tal sacrificio podría ser solamente llevado a cabo por una promesa, primero expresa, entonces en forma acostumbrada y tomando para garantizar, qué cuando, o sí, el buque venía seguro a tierra, todos quienes se habían beneficiado por su pérdida, pagarían su participación para hacerlo bueno"⁽⁸⁾.

2.2. SIGNIFICADO DE LA PALABRA "AVERÍA".

2.2.1. En el Continente Europeo.

"...La palabra Avería es de un origen posterior al hecho. Sin embargo se han encontrado en Constitutum Usus de la ciudad de Pisa, un código con fecha 1160d.c., algunos rastros endebles del desarrollo de un término técnico de la palabra común italiana avere (teniendo en propiedad)"⁽⁹⁾.

La palabra avere es usada a través del código para denotar el daño a causa de la echazón y daño a través de ésta, estableciendo que deberá ser equitativa sobre totum avere, toda la propiedad que permanece en el buque. En algún otro lugar se habla de aquellos cuyo avere han sido arrojados y aquellos cuyo avere es seguro.

⁸ Michiro, Isawa. "Seguro Marítimo para Armadores". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. p.119.

⁹ Ibidem. p. 127.

En el código posterior de Pisa de 1298d.c., establece una regulación concerniente a la echazón. En un código genovés de 1341d.c., la palabra avería o avaría deletreada de ambas formas, quiere decir los gastos o las pérdidas para el bienestar común y como tal forman cargos sobre la avere o propiedad entera. En un estatuto de Ancona de 1397, la palabra varea se utiliza para designar una contribución por sí misma.

En un código veneciano del siglo XIV aparece la frase *dividatur per avariam*, utilizada para expresar una avería gruesa. Toda clase de ejemplos se han propuestos en cuanto al origen de la palabra avería que parece universal en todas las lenguas de Europa bajo varios disfraces como *averie*, *haverei* y similares. Algunos de ellos, antes mencionados, a pesar de ser simples conjeturas establecen algunos vestigios del verdadero origen de esta peculiar expresión técnica.

"...Empezando ahora con un periodo muy posterior, entre los años 1556 y 1584, se encontró en el sobresaliente tratado llamado el *Guidón de la Mer*, se utilizó por primera vez la definición de avería gruesa. El trabajo es un código, o un confiable código sobre el derecho de seguro, aparentemente con el propósito del uso de la entonces reciente constituida corte consular de Rouen. Incidentalmente, sin embargo, toca sobre otras ramas de la ley marítima, tales como, el fletamento de un buque, préstamo sobre caso y quilla y avería gruesa"⁽¹⁰⁾.

En el apartado de seguro en el tratado arriba mencionado, se establece que el asegurador esta obligado a indemnizar a su mercader por los gastos, las pérdidas, averías y los daños que ocurren a las mercancías desde el momento de la carga, el total de lo cual esta comprendido en la palabra avería, teniendo varias divisiones, la primera es llamada avería común o gruesa, lo cual surge por la

¹⁰ Michiro, Isawa. "Seguro Marítimo para Armadores". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. p.128.

echazón, rescate o composición de ambas por cable, vela o mástil cortado con el fin de salvar al buque y mercancías, la compensación por lo cual se recauda sobre el buque y mercancías, razón por lo que se llama común.

El decreto de Luis XIV, 1681, otorgó fuerza a la definición de la avería gruesa, evidentemente tomando como modelo el mencionado *Guidón de la Mer*. Estas ordenanzas establecían que: "...Todos los gastos extraordinarios, dice los cuales son realizados para el buque y mercancías conjunta o separadamente, y todos los daños que ocurrieran a ellos desde su carga y zarpe hasta su retorno y descarga, será llamada avería"⁽¹¹⁾.

Los gastos extraordinarios sólo para el buque o sólo para las mercancías, y los daños que en particular les ocurrieran son avería simple y particular, y los gastos extraordinarios incurridos y el daño sufrido para el bienestar y la seguridad de las mercancías y el buque es avería gruesa y común. La avería simple y particular es contraída y pagada por el objeto el cual debe haber experimentado el daño o causado el gasto, la avería gruesa y común deberá recaer sobre el buque, así como sobre las mercancías y deberá ser igualada a la moneda inglesa de baja denominación.

Se estableció un ejemplo que siguió toda Europa, en 1721 fue publicado el decreto de Róterdam, el cual en la misma forma empezó con la definición en términos similares al decreto de Luis XIV, que a letra dice: "...Todo daño originado voluntariamente para la preservación del buque o mercancías o para prevenir mayores o más daños aparentes, deberá ser considerado avería gruesa, y lo absorbe el buque y la carga"⁽¹²⁾.

¹¹ Michiro, Isawa. "Seguro Marítimo para Armadores". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Intemacional de Japón. Veracruz, México. p.128.

¹² Ibidem. p. 129.

El decreto de Bilbao manifiesta que todo acto originado por los medios utilizados para librar el buque y su carga de naufragios o pérdidas se llamará avería gruesa.

2.2.2. Origen Ingles y desarrollo posterior.

Inglaterra fue el país marítimo que no tenía un código de leyes marítimas, de tal forma parece que fueron los propios comerciantes los que regularon su temprana ley comercial.

El nombre de la calle Lombardo sobre las pólizas inglesas de seguro afirma todavía la tradición que el nombre se debe a los colonizadores desde la ciudad de Lombardo, al Norte de Italia, introduciendo la práctica del seguro marítimo en Inglaterra.

Parece haber existido, en los tiempos de William I, un estatuto concerniente a la echazón, el cual hasta la fecha no se ha encontrado, por lo que no puede considerarse auténtico.

Un estatuto de Elizabeth I, refería que los asuntos de seguro y comercio debían ser tratados con cierto comerciante experimentado, persona confiable y discreta designada por el alcalde de Londres, como la persona indicada por razón de su experiencia para comprender tales asuntos. Este estatuto instituyó un tribunal mercantil especial para tomar el lugar de esta persona, aunque nunca contó con la aprobación necesaria de los comerciantes y cayó rápidamente en desuso. Mientras tanto de acuerdo a algunos libros como Beawes, Magens y otros, publicados por los comerciantes para usarse entre ellos mismos cuyas reglas consistían de costumbres y estipulaciones insertadas de diversos códigos y leyes marítimas de todos los países europeos. Cuando el café de Lloyd's se volvió el cuartel general de los negocios del aseguramiento marítimo en Londres, se hizo el centro de la información sobre todas esas costumbres, de ahí adquirió el título de Las Costumbres de Lloyd's.

Un investigador de la Asociación de Ajustadores de Avería, dio a la luz al que casi con toda certeza es el primer registro de una disputa concerniente a la contribución de una echazón considerada por las cortes inglesas. El caso se ventiló en la corte de King's Bench en el término Trinity del año 1285, es decir casi 20 años después de la promulgación de los Rollos de Olerón, siendo una evidencia exitosa para impedir la modificación de la costumbre existente en la ley establecida. El reporte a letra dice:

"...Los barones de los Cinco Puertos del Lord King y del mismo modo todos los navegantes de Yarmouth y otros en el Reino de Inglaterra, reclamó al Rey que cuando sucedía que uno de ellos alquilaba su buque con el fin de transportar o llevar vinos u otras mercancías desde países extranjeros a Inglaterra y Países Vascos, Irlanda o Gales, y fue imperativo que debido a una tormenta en el mar para aquellos a bordo del buque, realizara y efectuara una echazón con el fin de salvar el buque, algunas veces arrojará 10 ó 20 ó 30 barriles, algunas veces 40 ó un número mayor o menor y desde tiempos inmemorables ha sido establecido y concedido a los mismos barones que el buque en el cual aquellos vinos, o mercancías fueran obligadas con todos sus aparejos de carga a ser librados desde la realización o contribución para alguna ayuda por la echazón mencionada anteriormente, a condición de que la pérdida de los marinos, su flete por los barriles o mercancías arrojadas al mar, Gregory de Rokesle, Henry le Waleys y otros de los reyes del comercio, dentro del territorio del Rey, no solamente de Inglaterra y países Vascos, pero también de Irlanda forzaron a los barones mencionados anteriormente de los cinco puertos y otros marinos del reino para apresar sus buques con todos sus aparatos y dispositivos de navegación pertenecientes a esos buques y en forma paralela con los vinos y otras mercancías a bordo, con el fin de realizar el finiquito por los vinos o mercancías arrojadas en esta forma al mar a su voluntad, y para restaurar al propietario de las mismas las cuales fueron arrojadas al mar, para las más deplorables pérdidas de aquellos barones y navegantes (y) en defensa de las libertades otorgadas a

aquellos barones, etc., y los mencionados anteriormente Gregory y Henry vinieron en forma paralela con muchos comerciantes de Inglaterra y países vascos, y después de escuchar los argumentos de aquellos comerciantes, así como también de aquellos barones y navegantes mencionados anteriormente, decretaron y garantizaron y sentenciaron por el Rey y sus consejo que, en primer lugar de aquí en adelante el buque en el cual las mercancías o vinos estuvieran con todos sus aparatos, el anillo que llevaba el capitán del buque, las provisiones de los marinos, los implementos usados en la realización de sus alimentos, las joyas, la copa y campana de plata en donde el capitán del buque bebe, si el posee alguna, deberá ser liberada de la contribución para una ayuda de la mencionada echazón. Y también los marinos deberán conservar el flete de los vinos y otras mercancías a bordo las cuales se han salvado. Y el capitán del buque deberá perder su flete por los barriles y mercancías arrojadas al mar. Y todas las otras mercancías a bordo de los marinos así como también de los comerciantes, tales como vinos, mercancías, dinero en efectivo, camas y otros, con la excepción de los aparatos y aparejos del buque mencionados anteriormente, las provisiones de los marinos, los implementos para la realización de sus alimentos, joyas, la copa y campana de plata, el anillo y flete por mercancías las cuales han sido salvadas como se mencionó anteriormente deberán ser apresadas para el propósito de realizar una ayuda para finiquitar los vinos o las mercancías arrojadas al mar debido a una tormenta”(13).

No fue sino hasta el año de 1779, cuando pudo ser encontrada una exacta referencia del término actual de avería común y gruesa en las leyes de la corte inglesa, cuando Lord Stowell estableció en la corte de Almirantazgo, que la avería gruesa es para una pérdida incurrida, hacia la cual todos los concernientes están obligados a contribuir a prorrata, porque fue sometido para el beneficio general y preservación de todo.

¹³ Michiro, Isawa. "Seguro Marítimo para Armadores". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. p.132.

Esta definición fue prácticamente reemplazada por escrito dos años más tarde en la corte del Reino Bench por Lawrence J., sobre la cual se construyó la Ley Inglesa de Avería Gruesa.

2.3. DERECHO CONVENCIONAL EN LA AVERÍA GRUESA.

2.3.1. Reglas de Estocolmo (1924).

En la conferencia de Estocolmo de 1924, inaugurada de manera solemne con la presencia del Rey Gustavo V, el Comité de Derecho Marítimo de la asociación presentó un nuevo proyecto, el cual estaba basado principalmente en el trabajo del juez Dowdall, que había sido aprobado en la reunión de Madrid, y en un proyecto presentado por el comité francés, obra del abogado Leopold Dor. De los proyectos antes mencionados se tomaron las bases para la nueva reglamentación de Estocolmo.

"...Su articulado consta de treinta reglas de las cuales las siete primeras, señaladas alfabéticamente de A a G, son nuevas y contienen disposiciones de principios. Las restantes contemplan soluciones prácticas y constituyen en su conjunto las reglas de Liverpool de 1890 con leves modificaciones. Las reglas alfabéticas encabezan a manera de proemio el articulado y, a continuación, figuran las antiguas reglas, formando así un cuerpo que ofrece sobre la reglamentación precedente una apreciable ventaja, en cuanto permite con sus definiciones generales abarcar en gran parte todo el panorama de las Averías. Pero esto no autoriza a decir, como se ha aseverado, que constituyen un Código completo que contiene toda la materia concerniente a las averías gruesas"⁽¹⁴⁾.

Sin embargo, a pesar de la indudable mejora que significa sobre las anteriores la inserción de las reglas alfabéticas del proemio, lo restante del texto adolece de incoherencia y graves fallas de método. No es una construcción jurídica orgánica, a pesar de la colaboración de notables jurisconsultos; y se resiente todavía del

¹⁴ www.asociaciones.org/cm/guia/anexos/legislac/com/13+4.html

tecnicismo comercial que le imprimieron los prácticos ingleses, autores de las antecedentes reglamentaciones.

2.3.2. Reglas de Viena (1926).

La Reglas de Estocolmo de 1924 fueron finalizadas con la reglamentación adoptada en la reunión de Viena de 1926, referidas al cambio de moneda para satisfacer los pagos de la avería gruesa. Esta conferencia se debió también a la iniciativa de la asociación de Derecho Internacional. En la precedente reunión de Estocolmo habían quedado pendientes los problemas referentes al cambio de moneda.

"...Los depósitos allegados en garantía de la contribución del cargamento a la avería común estaban sujetos a las vicisitudes del cambio, que incidían en perjuicio de alguno de los partícipes de la liquidación, mientras beneficiaban a otros. Como los congresistas de Estocolmo no habían tenido tiempo de contemplar este problema, se había propuesto llevar cuestión a la orden del día inmediata conferencia. Ésta inauguró sus sesiones el 6 de Agosto de 1926, bajo la presidencia de destacado especialista Leopold Dor"⁽¹⁵⁾.

Las reglas entonces elaboradas, también conocidas con el nombre de Reglas de Cambio, previenen de manera circunstanciada todas las consecuencias jurídicas-económicas que, con motivo de la liquidación de averías gruesas, origina la inestabilidad del curso monetario.

Se dispuso, por la regla I de la sección II que se ocupa de la regulación de la avería común, que, cuando están en juego diferentes monedas, las regulaciones se fijan en monedas valor oro, debiéndose considerar moneda valor oro, aquella cuyo curso se haya mantenido a la par con el oro a la fecha de los sacrificios y gastos respectivos efectuados como avería gruesa.

¹⁵ www.asociaciones.org/cm/guía/anexos/legislac/com/13+4.html

Los valores contribuyentes se cotizan, de acuerdo a las reglas en cuestión, conforme al curso de las respectivas fechas en que aquellos deben ser determinados. Los gastos se cotizan al curso de las fechas en que han sido efectuados por el armador o por quien reclame su inclusión en la masa de avería. Las contribuciones provisorias y los adelantos deben ser inmediatamente convertidos en una moneda valor oro.

Las Reglas de Viena presentaban utilidad para aquellos años en que las repercusiones y trastornos económicos de la posguerra afectaban los cambios de los países europeos, y, entre tanto se procuraba por todos los gobiernos de ese continente la estabilización de la moneda. Sin embargo, pronto caducaron estas reglas debido a la inestabilidad económica que experimentaron después de 1926, y a causa de la pérdida de valor de varias monedas que habían sido estimadas por entonces como valor oro.

2.3.3. Conferencia de Montreal (1933).

La Unión Internacional del Seguro de los Transportes, la cual estaba compuesta de aseguradores marítimos y técnicos, inauguró el 25 de Septiembre de 1933 una conferencia en la ciudad de Montreal. En esta conferencia se establecieron algunas resoluciones de recomendación para adoptar una práctica uniforme referente a las averías gruesas, en el sentido de que se establecieron, como base para fijar el valor contributivo de las mercaderías depositadas en almacenes, el valor que tuvieran estas mercancías en el momento del sacrificio.

2.3.4. Tratados de Montevideo.

El Congreso Sudamericano de 1889 celebró el Tratado de Derecho Comercial y vincula a nuestro país con Bolivia, Chile, Brasil, Paraguay, Perú y Uruguay, en el cual se ha ocupado el tema en su título VIII, procurando buscar solución a los conflictos de leyes, que puedan presentarse entre los estados signatarios en la regulación de las averías gruesas. El sistema que adoptó el Congreso de

Montevideo no puede llamarse afortunado, toda vez que prevé soluciones distintas tanto para los conflictos de leyes como para los conflictos de jurisdicciones.

"...En cuanto a la ley aplicable, impone la del país de la matrícula del buque para regir las averías gruesas, y la ley que corresponde al contrato de fletamento para regir las averías particulares de las mercaderías. La solución que aporta el Tratado se presta a numerosas objeciones por la antinomia que entraña. La ley de la matrícula del buque puede calificar a determinados daños y gastos como averías simples; y la ley del contrato de fletamento puede calificarlas, en vez, a las mismas averías, como gruesas. En ese caso, no cabría el régimen de ninguna de las dos leyes previstas, pues ambas declinan su jurisdicción. Nos encontraríamos sin ley en tal supuesto. Si, por el contrario, suponemos que la ley del país de matrícula del barco dispone que esos daños y gastos constituyen avería gruesa, en tanto la ley del contrato los clasifica como simples, nos hallaríamos con dos leyes que concurren pretendiendo ambas ser aplicables, a la vez que se rechazan mutuamente; dos leyes distintas en conflicto positivo"¹⁶).

En cuanto a la jurisdicción, es competente para el conocimiento de las causas de averías, según el tratado, al juez del país en el que termina el viaje, pero si las averías son particulares, los juicios se radican ante los tribunales del país en que se entregan la carga.

En base a lo mencionado precedentemente, se puede notar a simple vista que los preceptos del tratado no solucionan eficazmente los conflictos de leyes que puedan presentarse y consagran para casos frecuentes una dualidad de ley y jurisdicción competente, pudiendo provocar con esto dúplice fuero o excluirse mutuamente.

¹⁶ www.asociaciones.org/cm/guia/anexos/legislac/com/13+4.html

2.4. REGLAS DE YORK Y AMBERES.

2.4.1. Reglas de York y Amberes de 1864.

La uniformidad internacional se estableció en el año de 1860, en los inicios de ese año, una apelación fue realizada a la Asociación Nacional para la Promoción de la Ciencia Social en Londres por Lloyd's. La Asociación de Suscriptores de Liverpool y varios cuerpos comerciales, llevaron a cabo este trabajo. En respuesta a esa apelación, la asociación nacional proporcionó una carta circular con fecha 3 de Mayo de 1860, la cual fue dirigida a todos los países marítimos de Europa y a los Estados Unidos. Entonces la conferencia se reunió en Glasgow, Escocia y un memorando fue proporcionado antes de la conferencia a los participantes el cual menciona lo siguiente: "...El ajuste de una avería gruesa es regida por las leyes y costumbres de los diferentes estados, en el cual se hace el ajuste. Las leyes y costumbres de diferentes estados, varían materialmente y lo que es avería gruesa en un país no es avería gruesa en otro"⁽¹⁷⁾. Se admitió que esto es una gran práctica de queja y el objeto de esta reunión es poner fin a ello.

El 25 de Septiembre de 1860 se inició una conferencia con debates que tomaron tres días, adoptando finalmente la Resolución de Glasgow comprendida de once reglas, cuyos términos indican que el último propósito era la unificación de la legislación de los diferentes países involucrados.

"...Por lo tanto, esas once resoluciones fueron adoptadas como la prueba de trasladar dentro de un plan parlamentario. El congreso internacional de avería gruesa fue celebrado desde entonces en forma doble en Londres y New York. El tercer congreso fue celebrado en New York y finalmente 11 reglas fueron adoptadas, las cuales se conocen como Reglas de York en Septiembre 29 de 1864"⁽¹⁸⁾.

¹⁷ Michiro, Isawa. "Seguro Marítimo para Armadores". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Intemacional de Japón. Veracruz, México. p.135.

¹⁸ Ibidem. p.136.

2.4.2. Reglas de York y Amberes de 1880.

"...Una reunión fue propuesta en Agosto 30 de 1877 en Amberes, con el propósito de realizar pruebas o tentativas posteriores en forma seria con el fin de obtener un acuerdo internacional sobre el tema. En esta reunión, las Reglas de York fueron consideradas y aprobadas con ciertas modificaciones. Los delegados de Lloyd's en ésta reunión se retiraron expresamente de aprobación general de las nuevas reglas"⁽¹⁹⁾.

Marchando desde entonces a pasos vigorosos en 1878, los armadores, suscriptores y otros se reunieron en Londres aprobando una resolución con el deseo de que las Reglas de York y Amberes se llevaran a la práctica.

Después de que las reglas sufrieron la prueba práctica de alrededor de dos años de operación, se reconoció que no cumplían completamente con las urgentes necesidades del comercio, fue así como la Asociación de Ajustadores de Averías tomó la iniciativa y se elaboraron varias propuestas de enmienda para presentarlas en la conferencia que se llevó a cabo en 1880 en Liverpool, que comprendidas en dieciocho reglas fueron adoptadas y utilizadas casi universalmente. Las Reglas de York y Amberes de 1880 de ningún modo cubrían el área total de este disputado territorio, mismas que consistían meramente en un grupo de reglas que tratan ciertos puntos prácticos y no fueron basados en principios lógicos y coherentes. Como los adherentes a las doctrinas **El beneficio de la aventura**, apoyado por Francia y la **Seguridad común**, sostenida por Inglaterra, cada uno podía reclamar que el principio que ellos apoyaban fue ejemplificado en la reglas e igualmente cada uno podía reclamar que el punto de vista del otro es claramente impugnado por sus propias doctrinas. Por lo tanto la adopción de los principios dentro de las reglas no ocurre hasta 1924.

¹⁹ Michiro, Isawa. "Seguro Marítimo para Armadores". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. p.136.

2.4.3. Reglas de York y Amberes de 1974.

En 1924 se llevaron a cabo en Europa una serie de conferencias como resultado de que la mayoría de las naciones interesadas se inclinaban hacia la resolución de las diferencias que existían con respecto al principio de avería gruesa, las cuales debían ser resueltas por cooperación entre los intereses comerciales y que las existentes Reglas de York y Amberes debían ser revisadas como para contener una declaración general de los principios subyacentes en las reglas, en prácticas allí contenidas hasta que pudieran ser aceptados y aplicados en aquellos casos no previstos en las mismas.

"...La conferencia de la Asociación de Leyes Internacionales fue abierta en Estocolmo en presencia de su majestad el Rey de Suecia en Septiembre 8 de 1924. Asistieron delegados de los Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania, Noruega, Suecia, Dinamarca y Japón. La reunión duró cuatro días, al final de los cuales las nuevas reglas fueron finalmente acordadas, bajo el título de Reglas de York y Amberes, 1924. Las reglas fueron desde entonces revisadas dos veces, en la conferencia de Ámsterdam de 1949 y en la conferencia de Hamburgo en 1974 respectivamente. Las reglas las cuales rigen la avería gruesa a escala mundial, ahora son llamadas las Reglas de York y Amberes de 1974, estas consisten en siete reglas letradas (A-G) y veintidós reglas numeradas"⁽²⁰⁾.

Basado en lo anterior la estructura de las Reglas de York y Amberes 1974 consiste en tres partes:

- Regla de Interpretación.
- Siete Reglas Alfabéticas, y;
- Veintidós Reglas Numéricas.

²⁰ Michiro, Isawa. "Seguro Marítimo para Armadores". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. p.137.

La estructura anteriormente descrita no fue cambiada aún después de la enmienda de 1994. Al igual que todo cuerpo normativo define su ámbito de aplicación, así como los conceptos que se manejen a lo largo del mismo.

La adopción de las reglas alfabéticas fue la intención de los formuladores de la Reglas de 1924 y de la Conferencia de Estocolmo que las introdujo; esto trajo como resultado que las reglas numéricas se utilizan para definir avería gruesa, mientras que las reglas alfabéticas establecen los principios generales que se aplicarán en aquellos casos no específicamente cubiertos por las reglas numéricas.

Las reglas alfabéticas están estipuladas antes que las reglas numéricas, las cuales contienen precedentes en juicios de avería gruesa, teniendo superioridad entre aquellos casos que no están cubiertos por las numéricas, es decir, las reglas alfabéticas son principios generales, en tanto las numerales son casos específicos. Siguiendo con el contenido de la regla de interpretación, es notorio que debe primero analizarse si no se aplica una reglas numeral, y después se aplicarán supletoriamente las reglas literales o alfabéticas.

2.4.4. Reglas de York y Amberes de 1994 actuales.

Las reglas de 1994 se convinieron en la Convención Marítima Internacional sostenida en Sydney, Australia, en octubre de 1994. Es recomendable que se apliquen las reglas de 1994, a los ajustes de avería gruesa que se lleven a cabo después de enero de 1995.

En ese contexto, los conocimientos de embarque, contratos y otros documentos de fletamento, así como las pólizas de seguro que ahora prevalecen en el negocio marítimo han incorporado una cláusula de avería gruesa para tal efecto.

CAPITULO III

LAS AVERÍAS.

3.1. Definición de Averías.

3.1.1. Concepto actual.

Toda vez que la palabra avería tiene una evolución histórica amplísima, esto basado en el capitulo anterior, es importante mencionar la definición que contempla la Ley de Navegación vigente, en su artículo 115, párrafo primero, el cual a la letra dice: "... Se entiende por avería todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario en que se incurra, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o ambos"⁽²¹⁾.

La Ley de Navegación vigente, así como las Reglas de York y Amberes, no se encargan de reglamentar la *avería simple*, toda vez que la misma no presenta problema jurídico específico, pues el daño o el gasto se regulará por las normas ordinarias; y las consecuencias serán reportadas por quien haya sufrido el daño o

²¹ Ley de Navegación, vigente. Edit. Delma. México 2000. p. 50.

erogado el gasto y la acción de repetición procederá contra quien resulte responsable del daño o la situación que haya causado el gasto.

3.1.1.1. El hecho y el acto jurídico en la avería gruesa.

La avería gruesa deriva de los sacrificios (gastos o daños extraordinarios), realizados por el capitán, en forma voluntaria, para la seguridad de la comunidad navegante ante un peligro cierto e inminente.

El capitán al decidirse a realizar ese hecho voluntario, realiza valga la redundancia un hecho jurídico, es decir, provoca un factum (acción humana), derivado de su directa participación o de terceros, y como resultado o efecto inmediato de su voluntad.

La realización de ese gasto o daño constituye un hecho jurídico dentro de los que define la doctrina francesa, la cual prescribe lo siguiente: "...Son todos los acontecimientos susceptibles de producir adquisición, modificación, transferencia o extinción de derechos y obligaciones"⁽²²⁾. De tal forma, a ese hecho humano o elemento material, la ley le asigna la posibilidad de tener una consecuencia jurídica.

El sacrificio en cuestión sólo constituye un hecho material que no significa, por sí mismo, una avería gruesa. El capitán al realizar el sacrificio, actúa justificado por las facultades o poderes que tiene, pero sin comprometer a los partícipes en la expedición. Esa decisión es, en sí, un hecho humano lícito y simple que sólo produce resultados materiales sin establecer relaciones obligacionales o jurídicas con los interesados en la comunidad navegante. Del factum indicado, no deriva todavía, consecuencia jurídica alguna contra estos.

²² Domínguez Martínez Jorge Alfredo. "Derecho Civil". Edit. Porrúa. México, D.F. 1996. p. 501.

Con posterioridad a la realización del daño o gasto extraordinario, y si lo considera pertinente, el capitán procederá a *declarar* que los mismos conforman una avería gruesa. Con ello expresará que fueron realizados para la seguridad común y que tienen la caracterización correspondiente.

Esa declaración del capitán resultará de su cumplimiento de las formalidades que le imponen las normas o reglamentos correspondientes, de su iniciativa de reclamar a los partícipes en la navegación las correspondientes contribuciones, comenzando por el embargo de las mercancías o la recepción de la fianza sustitutiva. Esas declaraciones de avería gruesa, exteriorizadas por el cumplimiento de las formalidades legales o por los requerimientos o intimaciones de quien se considere acreedor, son los que posibilitan que aquél factum o hecho jurídico del capitán alcance un efecto jurídico o tenga las consecuencias de un negocio jurídico a través de los recíprocos derechos y obligaciones entre quienes participan en la comunidad navegante (acreedores y contribuyentes).

El hecho jurídico determinado por el sacrificio no puede, por sí, extenderse más allá de sus consecuencias inmediatas. Sólo podrá proyectarse en una común relación jurídica cuando el acto de declaración de avería gruesa sea dado por el capitán mediante su cumplimiento de las formalidades correspondientes o por su reclamo a los interesados contribuyentes, es decir, el acto de declaración de avería gruesa, es en sí mismo el acto jurídico.

3.1.2. Concepto de Avería daños y Avería gastos.

Avería daño: Es la pérdida o el deterioro extraordinario del buque o de la carga producidos por un hecho jurídico intencional, para la seguridad de la comunidad navegante. Con lo cual, esa avería daño nunca podrá ser la que derive, normal y

habitualmente, de un hecho fortuito o fuerza mayor, ni la que se origina por la negligencia del capitán o de la tripulación (abordaje, varamiento).

Avería gasto: Es el desembolso o expensa que realiza el capitán para la seguridad común. Actualmente este tipo de avería constituye la modalidad más común de la avería gruesa.

3.1.2.1. Principales sacrificios y gastos de avería gruesa.

3.1.2.1.1. Sacrificios comunes por parte del buque.

1.- Playazo, encallamiento y varadura intencionales: Este caso se actualiza cuando el capitán de manera intencional da el playazo, vara o encalla su buque con la finalidad de preservar la propiedad común de un peligro inminente, dicho acto esta permitido como una avería gruesa.

2.- Daño a la maquinaria y calderas después de que el buque está encallado: Situación que surge, cuando una vez encallado el buque existe un peligro previsible, es por ello que el capitán tratará de reflotar el buque, usando su propia maquinaria, con el conocimiento de que esta acción pudiese causar algún daño a la misma. El daño causado a la máquina principal, las maquinarias auxiliares y calderas es permitido como una avería gruesa.

3.- Falta de combustibles: Cualquier pertrecho e inventario del buque que haya sido quemado como combustible, está también permitido como un sacrificio de avería gruesa, pero sólo en el caso de que el buque haya sido provisto con un amplio suministro de combustible a bordo.

4.- Extinción de un incendio a bordo: Cuando los camarotes y el departamento de máquinas son dañados por una actividad contra-incendio, esté sacrificio será permitido como avería gruesa.

5.- Sacrificio de anclas y cadenas: Este sacrificio surge cuando las anclas y/o cadenas se pierden como resultado de un largado de anclas en emergencia para evitar un abordaje con otro buque. El caso es admitido como un sacrificio en avería gruesa, pero un ancla que se atoró con algunos obstáculos en el fondo marino durante su estadía en el puerto y no pudo ser levantada y eventualmente fue cortada para continuar el viaje, no es permitida como una avería gruesa.

Es importante mencionar que el sacrificio marcado con el número 5, no tiene referencia expresa en las reglas numéricas contempladas en las Reglas de York y Amberes de 1974 y 1994, a diferencia de los sacrificios marcados con los números 1, 2, 3 y 4, es por ello que su interpretación deberá ser realizada a la luz del principio establecido por la Regla A.

3.1.2.1.2. Sacrificios comunes por parte de la carga.

1.- La echazón de la carga: Echar la carga por la borda es un ejemplo típico y tradicional de un sacrificio de avería gruesa, teniendo un largo antecedente histórico.

2.- La extinción de un incendio a bordo: Este caso es común como sacrificio de avería gruesa por parte del buque, sin embargo, la extinción del incendio se inclina a afectar la carga más seriamente que al propio buque.

3.- El daño a la carga durante la descarga, etc., y la pérdida del flete: Cuando durante la descarga de la mercancía o las operaciones de moverla en un puerto de refugio la carga sufre un daño, éste será admitido como un sacrificio de avería gruesa, en el caso de que surjan gastos del movimiento de la carga y por el almacenaje subsecuente en el puerto de refugio, son permitidos como avería gruesa. Así mismo, la pérdida del flete resultante del daño del sacrificio de la carga involucrada es también admitida como una avería gruesa.

3.1.2.2. Gastos de avería gruesa.

1.- Cargos y gastos de salvamento: Los cargos de salvamento consisten en la remuneración de salvamento, cargos de demanda, trabajo y remolque, etc. Los cargos de salvamento en algunas ocasiones ascienden a una cantidad muy alta, especialmente en el caso de un accidente desastroso, tales como: encallamientos, hundimientos, incendios o abordajes. Las remuneraciones por salvamento deben ser admitidas como gastos de avería gruesa.

2.- Gastos incurridos durante la estadía en el puerto de refugio: Surge este tipo de gasto, cuando como resultado de una avería común, el buque entra a un puerto de refugio y permanece ahí para recuperarse del daño y la pérdida en que incurrió para continuar su viaje o para tomar una medida de solución alterna, etc., por ello que surgirán varios gastos.

"... Los siguientes desembolsos son:

- Pilotaje, remolque, amarradores, etc., para entrar y salir hacia/desde el puerto.
- Muellaje, servicio de lancha, derechos de tonelaje, etc.
- Descarga, movimiento, almacenaje y/o reembarque de la carga, hacer combustible y/o proveerse de pertrechos y avituallamientos, etc.
- Movimiento del buque hacia el muelle/puerto de reparación, (cuando el buque no puede ser reparado en el primer muelle/puerto).
- Comisiones de la agencia.
- Gastos de la tripulación incluyendo salarios y costos del combustible adicional incurridos durante la extensión del viaje.
- Los cargos de reestiba de la carga en el caso de colapso de las mismas no son admitidos como una avería gruesa, a menos que fuera necesario para la seguridad común de las partes involucradas"⁽²³⁾.

²³ Michiro, Isawa. "Reclamación de Avería Marítima". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. 1997. p. 93.

3.- Gastos sustitutos: Son los gastos pagados en lugar de los gastos admitidos como avería gruesa dentro del monto de los desembolsos así salvados. Estos gastos tienen su fundamento legal en la Regla F de las Reglas de York y Amberes.

Para el preciso entendimiento de los gastos marcados con el número 3, se hará mención de algunos ejemplos, los cuales son:

"...a). El costo del transporte posterior, (on carriage) por una embarcación de rescate alternativa y/o remolque. El primer ejemplo es el caso cuando el buque ha sido seriamente dañado y requiere ser reparado en el puerto de refugio. Sin embargo, resulta que las reparaciones tomarían, un tiempo considerable y consecuentemente se teme que el almacenaje de las mercancías descargadas y al ser reembarcadas incurrirían en un costo muy alto. En este caso, las mercancías descargadas del buque son rescatadas algunas veces empleando un buque alterno para ser entregadas en sus destinos. Otro ejemplo es el caso donde el buque no es capaz de navegar con su propia maquinaria y en lugar de ser reparado es remolcado para completar el viaje. En este caso el remolque es admitido como una avería gruesa.

b). Gastos de reparación provisionales. Estos son admitidos como una avería gruesa dentro del monto en que pudiera incurrir si está reparación provisional no se hubiese realizado.

c). Otros. Por ejemplo, el tiempo extra de la tripulación durante el periodo de reparación, los cargos adicionales debido al uso del dique seco con carga abordo, etc."⁽²⁴⁾.

²⁴ Michiro, Isawa. "Reclamación de Avería Marítima". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. 1997. p. 94.

3.1.3. Concepto de Avería Común establecido por la Sección 66 de la M.I.A., 1906.

La referida sección define convenientemente un esquema completo de avería gruesa, la cual prescribe lo siguiente:

“...Pérdida de Avería Gruesa.

- (1) Una pérdida de avería gruesa es una pérdida causada por ó directamente consecuencias de una acción de avería gruesa. Esto incluye un gasto de avería gruesa así como un sacrificio de la misma.
- (2) Existe un acto de avería gruesa cuando cualquier sacrificio ó gasto extraordinario es voluntario y razonablemente realizado ó incurrido en el momento del peligro con el propósito de conservar la propiedad en peligro en la aventura común.
- (3) Cuando existe una pérdida de avería gruesa la parte sobre quien recae tiene derecho, sujeto a las condiciones impuestas por la ley marítima, a una contribución proporcional de las otras partes interesadas, y tal contribución es llamada contribución de avería gruesa. (4) Sujeto a cualquier estipulación expresa en la póliza, cuando el asegurado ha incurrido en un gasto de avería gruesa, puede resarcirse del asegurador con respecto a la proporción de la pérdida, que recae sobre él; y, en el caso de un sacrificio de avería gruesa puede recuperar del asegurador con respecto de la pérdida total, sin haber impuesto su derecho de contribución de las otras partes responsables a contribuir.
- (5) Sujeto a cualquier estipulación expresa en la póliza, cuando el asegurado ha pagado, ó es responsable de pagar, una contribución de avería gruesa con respecto al objeto asegurado, él puede recuperarla del asegurador.
- (6) En la ausencia de la estipulación expresa, el asegurador no es responsable por ninguna pérdida ó contribución de avería gruesa cuando no se ha incurrido en la pérdida con el propósito de evitar, en relación con el evadir un riesgo contra el que se está asegurado.

- (7) Cuando un buque, flete y carga, ó dos cualquiera de estos intereses, son propiedad del mismo asegurado, la responsabilidad del asegurador con respecto de la pérdidas, contribuciones de avería gruesa, será determinada como si estos sujetos fuesen propiedad de diferentes personas”⁽²⁵⁾.

La definición arriba transcrita manifiesta varios conceptos y situaciones prácticas, como son: la contribución de avería común, casos en que el asegurado se puede resarcir del asegurador con respecto a la proporción de la pérdida a cargo del asegurado, etc.

3.1.4. Concepto de Avería Común establecido por las Reglas de York y Amberes de 1994.

Hoy en día, sin excepción, todos los conocimientos de embarque, contratos de fletamento y contratos de transporte marítimo introducen las reglas al rubro indicadas. Por lo tanto, debido a que las mencionadas reglas son el cuerpo normativo *especial* que regula todos aquellos casos relacionados con la avería común, es importante hacer mención de lo estipulado en la Regla A, la cual ilustra lo siguiente: "...Existe un Acto de Avería Gruesa cuando, y solamente cuando intencional y razonablemente se contraiga o haga un sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común marítimo”⁽²⁶⁾.

3.1.5. Concepto de Avería Común establecido en la Ley de Navegación vigente.

Es notable que existen varios conceptos o definiciones de avería común o gruesa de acuerdo a los diferentes cuerpos normativos que norman la misma, así mismo

²⁵ Michiro, Isawa. "Reclamación de Avería Marítima". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. 1997. p. 88.

²⁶ Reglas de York y Amberes de 1994, vigentes.

la Ley de Navegación vigente, en su artículo 115, fracción I, establece que existe avería común cuando:

"...Avería común o gruesa es cuando se ha realizado o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación por agua"⁽²⁷⁾.

Es prudente mencionar que entre las definiciones aludidas, como es notable, no existe gran diferencia, toda vez que tratan de regular o regulan la misma institución jurídica llamada avería gruesa o común.

3.2. Elementos Esenciales o Constitutivos de la Avería Común o Gruesa.

De las múltiples definiciones de avería común se derivan, como se puede apreciar, cuatro elementos constitutivos la misma, los cuales son: Un acto de avería, un sacrificio sobre el buque o sobre el cargamento, un peligro real y una utilidad del sacrificio.

Así mismo, con la finalidad de abarcar de manera exhaustiva los citados elementos, se procederá a dar una explicación detallada de los mismos y de otros que surgen del ajuste de avería común.

"...Acto de avería: Este concepto coincide fundamentalmente con el contenido de la regla A y de él derivamos que el acto generador de la avería debe ser un acto del capitán, es decir, ordenado por él y, por tanto, voluntario. La avería ocasionada por un acto no voluntario sería avería particular"⁽²⁸⁾.

Para clarificar lo antes expuesto, un ejemplo: En la navegación de cabotaje está permitido llevar carga sobre cubierta, en una tempestad el capitán piensa arrojar la

²⁷ Ley de Navegación, vigente. Edit. Delma, México 2000, p. 50.

²⁸ Cervantes Ahumada, Raúl. "Derecho Marítimo". Edit. Herrero, S.A. México, D.F. 1984. p. 934.

carga al mar con la finalidad de aligerar el buque; pero antes de que el capitán ordene la echazón, un golpe de mar barre la carga de la cubierta. Se trataría, en ese supuesto, de una avería simple o particular, que sufriría el dueño de la carga, sin derecho a exigir a los demás interesados contribución alguna.

Es evidente que en el mencionado ejemplo no se estuvo en presencia de una avería gruesa o común, sino en presencia de una avería simple o particular, sin embargo, de haber ordenado el capitán la echazón de la carga antes de que la misma cayera al mar por un golpe de mar, se trataría, en este supuesto, de una avería gruesa o común, toda vez que tal echazón fue un acto ordenado por el capitán y por tanto voluntario.

Sacrificio: Como se desprende del concepto de avería común, el acto de avería puede generar un sacrificio (daño o gasto), el cual debe ser extraordinario, es decir, no debe de ser ordinario de la navegación, ya que sí es así, se estaría ante una avería simple o particular.

Este elemento se aclarara con un ejemplo: "...ante la inminencia de caer en manos de rebeldes, el capitán ordena arribada a un puerto de refugio. Los gastos de arribada serán avería gruesa. Supongamos que se declara fuego en una bodega: el capitán ordena romper la cubierta para hacer llegar directamente el agua a los objetos que están ardiendo. El daño causado al buque se considerará avería común"²⁹).

Los daños causados al buque, así como los gastos incurridos durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o de ambos, deben ser extraordinarios para que estos sean considerados como avería común.

²⁹ Cervantes Ahumada, Raúl. "Derecho Marítimo". Edit. Herrero, S.A. México, D.F. 1984. p. 934 y 935.

Peligro: "...El acto de avería debe tener como causa un peligro efectivo, al que estén expuestos el buque y el cargamento"⁽³⁰⁾.

Las reglas presumen razonablemente la existencia del peligro, por eso, si la autoridad máxima de la embarcación ordena el sacrificio sin fundamento razonable, se estaría frente a una avería particular, que sería a cargo del naviero.

Si la situación de peligro es originada o no por una de las partes interesadas en la aventura marítima, no importa, basta con que la situación de peligro inminente exista, y si tal situación fue originada por alguna de las partes, primero se liquidará la avería gruesa, y posteriormente cada uno de los interesados tendrá una acción particular para repetir contra el responsable de la situación de peligro.

Un ejemplo para facilitar la comprensión del párrafo anterior: "...uno de los interesados en la aventura, que ha asegurado su mercancía por encima de su valor real, provoca dolosamente un incendio, para obtener el pago del seguro. Ante la situación de peligro derivada del incendio, el capitán ordena el acto de avería. Se dañan el buque y las mercancías. La avería deberá liquidarse como avería gruesa, y cada uno de los contribuyentes podrá ejercitar, individualmente, su acción de repetición contra el responsable de la situación de peligro"⁽³¹⁾.

El resultado útil del sacrificio: Ni las reglas ni la ley exigen, para que haya avería común, que el sacrificio tenga un resultado útil. Sin embargo, si ese sacrificio voluntario y extraordinario, realizado en presencia de un peligro común, no tiene resultado útil no habrá avería gruesa.

Por lo anterior expuesto, se aprecia que el resultado útil del sacrificio es un elemento constitutivo de la avería común.

³⁰ Cervantes Ahumada, Raúl. "Derecho Marítimo". Edit. Herrero, S.A. México, D.F. 1984. p. 935.

³¹ Ídem.

La obligación de contribuir: Es considerado como elemento definitorio de la avería común, ya que todos los interesados en la aventura marítima tienen la obligación de contribuir al importe de la avería en proporción al monto de sus respectivos intereses.

"...Históricamente ha sido motivo de discusión el fundamento de obligación de contribuir, a cargo de todos los interesados en la aventura. En nuestro sistema, como ya lo hemos asentado, la obligación deriva de un mandato legal. Pero el legislador ha tomado en cuenta, como lo ha indicado reiteradamente la jurisprudencia anglosajona, el principio de la justicia distributiva, conforme al cual quien sufre un daño que la seguridad común ha hecho necesario, debe ser compensado por aquellos que con el daño resultaron beneficiados"⁽³²⁾.

Para mejor comprensión del principio de justicia distributiva lo siguiente: Quien sufre un daño por la seguridad de todos, tienen derecho a ser compensado por aquellos que con dicho daño resultaron beneficiados, quedando estos obligados a contribuir al importe de la pérdida en proporción al monto de sus respectivos intereses.

La masa acreedora: "...Quienes han sufrido el daño o erogado el gasto constitutivo de avería gruesa tienen el derecho a ser resarcidos. La suma de los importes de los daños y los gastos forman la masa acreedora, para los efectos de la liquidación"⁽³³⁾.

Es de notarse de la transcripción de este elemento, la gran similitud que tiene con el principio de la justicia distributiva; en relación al derecho que tienen quienes sufrieron un daño o hicieron un desembolso.

³² Cervantes Ahumada, Raúl. "Derecho Marítimo". Edit. Herrero, S.A. México, D.F. 1984. p. 936.

³³ Ídem.

La masa deudora o contribuyente: Para fijar el monto del elemento en cuestión es necesario determinar quienes, y en que proporciones deberán contribuir al pago de la avería gruesa.

La masa en comento se forma: "...con la suma de los importes de todas las cosas interesadas en la navegación, esto es, buque y cargamento, el primer elemento de la masa deudora o contribuyente. A esta suma se agrega el valor de la avería gruesa, y la suma de ambos elementos constituye la masa deudora, sobre la cual habrá de derramarse el importe de los daños y gastos constitutivos de la avería gruesa. Se agrega el importe de lo perdido a lo salvado, porque para los efectos de la avería gruesa lo perdido es jurídicamente salvado, ya que quien sufrió la avería sustituye en su patrimonio el valor del daño causado o del gasto realizado, por su acción de avería para que se le reintegre el importe de los mismos. Y si no se incluyese lo perdido en la masa contribuyente, resultaría que quienes sufrieron los daños o realizaron los gastos constitutivos de la avería, no cooperarían a la misma.

En una fórmula donde **S** fuese el valor de lo salvado y **P** el valor de lo perdido, el porcentaje de distribución del importe de avería aparecería representado así: $P/S+P$ ⁽³⁴⁾.

3.3. Elementos personales interesados en la Avería Común o Gruesa.

Normalmente las partes interesadas en una aventura marítima, son el armador, el propietario de la carga y el fletador, quienes compensarán a quien ha sufrido la pérdida por avería común, contribuyendo en proporción al valor de sus intereses. El *interés del armador* queda determinado por el valor actual del buque, cuando la aventura marítima termina; el *interés del fletador a tiempo*, en la aventura consiste en el valor del combustible a bordo en el momento del incidente, más el flete del viaje en cuestión y el *interés del propietario de la mercancía*, se determina por el valor real de la carga en el mercado, el día que finalice la descarga.

³⁴ Cervantes Ahumada, Raúl. "Derecho Marítimo". Edit. Herrero, S.A. México, D.F. 1984. p. 939.

3.4 Pasos y Procedimientos del ajuste de Avería Común o Gruesa.

Es relevante manifestar que casi todas las pólizas de seguro de cascos estipulan, en sus cláusulas de avería común, que los sacrificios comunes, daños y gastos al interés asegurado por un acto de avería común y además, cualquier contribución a la avería común asignada al interés asegurable, están permitidos como avería común. Sin embargo, como se estableció en líneas precedentes, ninguna póliza especifica qué es un acto de avería común; en su lugar, dice que deberá ser decidido por el contrato de transporte de mercancías por mar involucrado, por lo que normalmente, se esta a las estipulaciones establecidas sobre el conocimiento de embarque, contrato de fletamento u otro tipo de contrato de transporte, asimismo, hoy en día, casi todos los contratos de transporte de mercancías por mar estipulan que las Reglas de York-Amberes deberán aplicarse en avería común o gruesa, por lo tanto, los procedimientos de avería común son llevados a cabo en todo el mundo conforme a las mencionadas reglas.

3.4.1. Primer Paso.

Acto seguido a la recepción del primer reporte de accidente por parte del capitán, ya sea de encallamiento, incendio, descompostura de maquinaria u otros que pudiesen caer dentro de avería gruesa, el armador debe estimar cuidadosamente la posible extensión y la cantidad de sacrificios y gastos admisibles como avería gruesa, después de haber analizado los reportes detallados que sean enviados posteriormente por el capitán o el agente involucrado y revisado los documentos de transporte, el contrato de fletamento u otro y si ha encontrado suficientes bases que lo convenzan de que estos sacrificios y gastos deban ser compartidos entre todos los involucrados, entonces el armador tomará los siguientes pasos en consulta con sus aseguradores: *El nombramiento de ajustadores de avería común, la declaración de avería común, la recolección de los documentos requeridos para el ajuste y el arreglo de inspección general.*

a) El nombramiento de ajustadores de avería común: "...Debido a su complejidad, el ajuste de la avería gruesa requiere un conocimiento y experiencia profesional. Por lo tanto, normalmente se nombra una oficina de ajustadores de averías adecuadas para ese trabajo"⁽³⁵⁾. Es de menester importancia mencionar, que el mantener un estrecho contacto con los ajustadores en el curso del ajuste, es esencial, para efectos de evitar disputas entre las partes involucradas.

Asimismo, en Japón se encuentran tres, tales como "Asai & Ichikawa Average Adjusters", "The Tokyo Average Adjusting Office Ltd" y "Richard Hogg"; en los Estados Unidos de América, existe una oficina de mayor reputación "Jonson and Higgins", existiendo muchas otras en diversas partes del mundo.

Además, en países marítimos avanzados, establecieron una asociación nacional para uniformizar sus reglas y códigos de trabajo e intercambiar información entre ellos, a pesar de que las Reglas de York y Amberes han sido instituidas a un nivel mundial y enmendadas para alcanzar y contemplar los requerimientos actuales, sin embargo, existen todavía puntos a ser esclarecidos en algunas reglas.

b) La declaración de la avería común: Previa a la arribada del buque al puerto de descarga, el armador y/o el operador debe declarar la avería gruesa y notificar por escrito a cada consignatario de esta declaración. Una declaración de avería gruesa contiene: un esbozo del accidente, las medidas provisionales tomadas a la fecha por el armador y/u operador y el nombre del ajustador de avería gruesa nominado en su representación.

c) Recolección de los documentos requeridos para el ajuste: en la carta de declaración el armador y/u operador, mientras notifican a todos los involucrados en la carga del hecho de la declaración de la avería gruesa, solicita que le proporcionen: *una fianza de avería, *una forma de evaluación, *carta de garantía

³⁵ Michiro, Isawa. "Reclamación de Avería Marítima". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. 1997. p. 118.

de los aseguradores de la carga y *factura comercial. En caso de cualquier carga involucrada que no tenga seguro, se les solicitará a sus dueños un depósito en efectivo en lugar de una carta de garantía.

d) Arreglo de la inspección general: Para efectos de facilitar el ajuste, es costumbre arreglar una inspección de la avería gruesa a cargo de un inspector, quien debe examinar y reportar detalles del accidente, de las operaciones de salvamento y la causa, extensión y cantidad de daños al buque, carga u otros, cuando el buque es llevado a su primer puerto de arribada para las operaciones de descarga o refugio siguiendo el acto de avería gruesa, esta inspección es valiosa, ya que el armador decide en base al reporte, las medidas siguientes: si el buque continúa el viaje o debe ser reparado provisional o totalmente.

Para un mejor entendimiento, a continuación se transcriben los siguientes **tres formatos:**

1) Carta de declaración de avería común.

"...A todos los interesados:

Estimados señores,

**Avería Gruesa por Daño a la Maquina
del "A. MARU" Viaje No. 1**

Lamentamos informarle que el buque del encabezado sufrió daño en su máquina principal en el mar de China del Sur en ruta a Bangkok el 1 de septiembre de 1994 y tuvo que ser remolcado por el "B. MARU" hacia Hong-Kong para su reparación.

Como resultado de lo antes mencionado, se incurrió en gastos de avería gruesa tales como gastos del remolque, cargos portuarios, etc, y nosotros como armadores del B.M. "A. Maru" con la presente declaramos avería gruesa el 3 de septiembre de 1994.

Bajo estas circunstancias agradeceremos nos presenten los documentos de avería gruesa abajo mencionados, una hoja por cada uno, antes de que tome la entrega de su carga.

- 1) Fianza de Avería (Forma Lloyd's).
- 2) Forma de Valuación (Forma Lloyd's)
- 3) Copia de la Factura Comercial.
- 4) Carta de garantía firmada por los aseguradores de la carga.(Si la carga no fue asegurada o si la anterior carta de garantía no puede ser presentada puede ser aceptable un depósito, en este caso, deposite por favor con los otros una suma equivalente al 5 (cinco) por ciento del valor de la carga en CIF).

El ajuste será hecho en Tokio por la T: Average Adjusting Office, Ltd, cuya dirección es la siguiente:

La T: Average Adjusting Office, Ltd.

Dirección:

Telex/Fax No:

Teléfono:

Atentamente.

O. Shipping Co. Ltd.

Gerente General"⁽³⁶⁾.

³⁶ Michiro, Isawa. "Reclamación de Avería Marítima". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. 1997. p. 120.

2) Carta instruyendo al agente de puerto de descarga de los procedimientos necesarios relacionados con la avería gruesa.

"... (Al agente en destino)

Estimados Señores,

**Avería Gruesa por Daño de la Máquina
del "A. MARU" Viaje No. 1**

El "A. MARU" durante su viaje No. 1 sufrió daño en su máquina principal el 1 de Septiembre de 1994 en el Mar de China del Sur en su ruta a Bangkok y tuvo que ser remolcado por el "B. MARU" hacia Hong-Kong para reparación.

Como resultado de lo anterior, se incurrió en gastos de avería gruesa tales como gastos de remolque, cargos portuarios, etc., y nosotros declaramos Avería Gruesa el 3 de Septiembre de 1994.

Bajo tales circunstancias, le solicitamos tomar los siguientes pasos a este respecto.

A) Entrega de la Carga.

Se les solicita que recojan los siguientes Documentos de la Avería Gruesa de la Carga, una hoja por cada uno, cubriendo las cargas destinadas a Bangkok de los consignatarios antes de la entrega de las mismas

- 1.- Fianza de la Avería (Forma Lloyd's)
- 2.- Forma de Valuación (Forma Lloyd's)
- 3.- Copia de la Factura Comercial

4.- Carta de Garantía firmada por los aseguradores de la carga.

(Si los intereses de la carga desean depositar efectivo en lugar de una carta de garantía, deberán de cobrar un depósito en efectivo equivalente al 5 (cinco) por

ciento del Valor de la Carga CIF. Al recibir el mismo, deberán entregar un Recibo de Depósito y dirigimos su comprobante con los detalles necesarios de lo anterior.)

Al término de la entrega de las cargas, preparará una lista mostrando los siguientes detalles y remitiéndonosla junto con los documentos de la avería gruesa de la carga anteriormente mencionados.

- I) Número de Conocimiento de Embarque (C/E).
- II) Número de Paquetes y Mercancías
- III) Nombre de Consignatarios
- IV) Nombre de Aseguradores quienes emitieron la Carta de Garantía. (En caso de que el efectivo sea depositado, la cantidad del depósito y el número del recibo.)

B) Depósito en efectivo.

Cuando todos los depósitos en efectivo hayan sido cobrados nos los deberán remitir directamente por cheques cuyas características del depósito deberán ser anexadas.

C) Gastos Extras.

Si se incurre en cualquier gasto extra en el manejo de esta avería gruesa, especialmente en la recopilación de los documentos tales como honorarios de comunicación, documentación, remisión, etc., deberán cargarlo a nuestra cuenta con las cantidades como "Cuenta de Avería Gruesa del A. MARU" respaldando con los comprobantes con una clara anotación sobre ellos.

D) Ajuste.

El ajuste se hará en Tokio por la T. Average Adjusting Office Ltd., cuya dirección es la siguiente.

La T. Average Adjusting Office, Ltd.

Dirección:

Teléfono:

Telex/Fax:

Encomendando lo anterior a su cuidadosa atención y agradeciéndoles de antemano por su cooperación en este asunto.

Atentamente.
O. Shipping Co. Ltd.
Gerente General."⁽³⁷⁾.

3) Recibo depósito de avería gruesa cuyas características aparecen en la carta dirigida al agente en el puerto d descarga.

**"... RECIBO DE DEPÓSITO DE AVERÍA GRUESA
 (FORMA LLOYD'S)**

Fechado en ____ 19__

Buque _____ de _____ a _____.

Naturaleza y fecha del Accidente _____.

Recibo de los Señores _____.

la suma de _____.

Depósito a cuenta de la Avería Gruesa y/o Salvamento y/o Cargos, siendo _____ por ciento sobre _____ provisionalmente adoptado como el valor neto a la llegada de las mercancías siguientes:

³⁷ Michiro, Isawa. "Reclamación de Avería Marítima". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Intemacional de Japón. Veracruz, México. 1997. p. 121 y 122.

_____ Marcas y Números y Descripción.

_____ De interesado a ser insertado aquí.

C/E No. _____.

_____ Apoderados.

NOTA: La devolución, si la hubiera, se hará solamente al portador de y a cambio por este Recibo, y será el saldo total del depósito después de satisfacer la Avería Gruesa y/o Salvamento y/o Cargos, sin deducción o compensación de cualesquiera otras reclamaciones del Armador contra el Embarcador o Consignatario.

La Avería Gruesa se ajustará en _____ y los Armadores habrán dado las instrucciones necesarias a los Señores _____ Ajustadores de Avería"³⁸).

3.4.2. Segundo Paso.

El armador tiene un privilegio marítimo sobre la carga que transporta contra las obligaciones contribuyentes hacia la avería gruesa por parte de los propietarios de la carga. Sin embargo, el ajuste de la contribución de avería gruesa toma un tiempo considerable, por lo tanto, los armadores o transportistas solicitan a los propietarios de las mercancías presentar una garantía que asegure el pago de la contribución antes de que las cargas sean entregadas al consignatario.

Basado en lo anterior, teóricamente, un "DEPÓSITO EN EFECTIVO"; debe cubrir la cantidad equivalente de las contribuciones, cuyas cantidades son estimadas en

³⁸ Michiro, Isawa. "Reclamación de Avería Marítima". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. 1997. p. 123.

un valor neto real de las cargas en el momento y lugar donde las mercancías son descargadas, sin embargo, debido a que todas las cargas están propiamente aseguradas por los aseguradores, una carta de estos aseguradores de la carga substituye un depósito en efectivo, excepto para las mercancías sin seguro tales como los efectos personales o de naturaleza no comercial en cuyo caso debe ser depositado el efectivo.

“FIANZA DE AVERÍA”: es un documento similar a la carta de garantía de los aseguradores de la carga, en la cual los propietarios de la misma prometen el pago de contribución para la avería gruesa. Cuando el ajuste de avería gruesa es hecho por el ajustador de avería gruesa, los armadores tienen el derecho de retener la posesión de la carga hasta que los propietarios de la misma hayan proporcionado tal garantía aceptable.

“FORMA DE AVALÚO”: Es también una forma específica para declarar el valor de la carga por el propietario de la misma.

La recolección de estos tres documentos, es decir, la carta de garantía de los aseguradores de la carga (en su defecto, el depósito en efectivo), la fianza de avería y la forma de avalúo, es para asegurar el pago eventual de la avería común, lo cual es usualmente realizado por o en conjunto con el ajustador de avería común.

Para una mejor comprensión a continuación se detallan **tres formatos**:

1) Carta de garantía de los aseguradores de la carga.

“... **FORMA LLOYD'S DE GARANTÍAS DE LA AVERÍA GRUESA**
Garantía por la Corporación de Lloyd's a los Armadores.

En consideración a la entrega inmediata al consignatario de las mercancías especificadas abajo, la Corporación de Lloyd's por este medio garantiza el pago

debido a los Armadores de cualquier retribución por Avería Gruesa y/o Salvamento y/u Cargos, que pueden ser propiamente abonados en contra de dichas mercancías.

Buque:

Fecha y Viaje:

Descripción de Mercancías:

Por la Corporación de Lloyd's

Fechado, Lloyd's."⁽³⁹⁾.

2) Fianza de Avería.

"...

FIANZA DE AVERÍA

A _____

Armador(es) del _____

Viaje y Fecha _____

Puerto de Embarque _____

Puerto de Destino/Descarga _____

Número(s) de Conocimiento de Embarque o Recibo _____

Cantidad y descripción de las mercancías

En consideración de la entrega a nosotros o a nuestra orden contra el pago del flete vencido de las mercancías arriba anotadas, acordamos pagar la proporción adecuada de cualquier salvamento y/o avería gruesa y/o cargos especiales que puedan posteriormente ser verificados que se adeuda de las mercancías o de los

³⁹ Michiro, Isawa. "Reclamación de Avería Marítima". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. 1997. p. 125.

embarcadores o de los propietarios del mismo bajo un ajuste elaborado de acuerdo con las estipulaciones del contrato de fletamento que rige el transporte de las mercancías o, en su ausencia de esa estipulación, conforme a la ley y práctica del lugar donde la aventura marítima común finalice y la cual es pagable con respecto de las mercancías por los embarcadores o propietarios de las mismas.

También acordamos para:

- (i) proporcionar características del valor de las mercancías respaldadas por una copia de la factura comercial presentada a nosotros o si no existe ninguna factura, detalles del valor embarcado y,
- (ii) realizar un pago a cuenta de dicha suma como está debidamente certificado por los ajustadores de la avería que se adeuda de las mercancías y que es pagable con respecto de las mismas por los embarcadores o propietarios de ellas.

Firma del receptor de las mercancías _____

Fecha _____

Nombre completo y dirección _____⁽⁴⁰⁾.

3) Forma de Valuación.

"... **FORMA DE VALUACIÓN**

A _____

Armador(es) del _____

Viaje y fecha _____

Puerto de embarque _____

Puerto de destino/descarga _____

Número(s) de Conocimiento de Embarque o Recibo _____

⁴⁰ Michiro, Isawa. "Reclamación de Avería Marítima". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. 1997. p. 126.

Cantidad y descripción de las mercancías.	Características de valor.	
	A	B
_____	Valor de factura	Valor embarcado.
_____	(divisa	específica)
_____	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____
	\$ _____	\$ _____

Moneda

1.- Si las mercancías están aseguradas por favor declare los detalles siguientes (si los conoce):

Nombre y dirección de los asegurados o corredores _____

Número de póliza o certificado y fecha _____ valor asegurado _____

2.- Si las mercancías arriban con pérdidas o dañadas, favor de declarar la naturaleza y la extensión de ello _____ y asegurarse que se envíen copias de los documentos de apoyo al ajustador de averías nombrado abajo, ya sea directamente o a través de los aseguradores nombrados abajo.

3.- Si ha sido pagado un depósito de la avería gruesa, favor de declarar:

a) Monto del depósito _____ b) Número del recibo del depósito _____

c) Si Usted ha hecho alguna reclamación sobre sus aseguradores sobre el reembolso _____

Fecha _____ Firma _____

Nombre completo y dirección _____

NOTAS

1.- Si las mercancías son el objeto de una transacción comercial, llene la columna A con el monto de la factura comercial entregada a usted y adjunte una copia de esta factura.

2.- Si no existe factura comercial amparando las mercancías declare el valor embarcado, si lo conoce, en la columna B.

3.- En cualquier caso, declare la moneda involucrada.

Los armadores han nombrado como ajustadores de avería a _____

A quien debe avisarse esta forma completamente llena junto con una copia de la factura comercial⁽⁴¹⁾.

El ajuste de avería común requiere de varios documentos, de tal modo que el armador deberá asistir al ajustador de avería para la recolección de los mismos. Los documentos que normalmente son requeridos para llevar a cabo el ajuste de avería, son los siguientes:

- Acta de protesta del capitán.
- Bitácoras de cubierta y máquinas.
- Bitácoras resumidas del buque sustituto.
- Factura del costo de reparación.
- Reporte de inspección general.
- Reporte de estimación del avalúo del buque.
- Declaración de los cargos de salvamento y reporte de la inspección relativa a las operaciones de salvamento.
- Conocimiento de embarque.
- Manifiesto de carga.
- Lista de flete.
- Plan de estiba.

⁴¹ Michiro, Isawa. "Reclamación de Avería Marítima". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. 1997. p. 127 y 128.

- Factura comercial.
- Forma de valuación.
- Cartas de garantía emitidas por los aseguradores de la carga, así como las características de los cargos y gastos incurridos (copias de recibos y/o comprobantes para todos los desembolsos de operaciones, salvamento, honorarios de reconocimiento y de inspección, gastos de viaje y telegramas, etc., deberán ser anexados).
- Detalles de salarios mensuales, manutención, prestaciones y avituallamiento para el capitán, oficiales y tripulación.

Derivado y en relación a lo anteriormente enlistado, se tiene que mencionar un **seguro por desembolso de avería**. Por ello, en la presunción de que un buque encallado fuese rescatado por un salvador y llevado a un puerto de refugio, donde se le efectuaron las reparaciones temporales, y posteriormente, continuando el viaje, el armador debe pagar o es obligado a pagar los cargos del salvamento, del puerto de refugio, los costos de reparación y otros más, a los que deberán contribuir las partes cuando la aventura finalice. Sin embargo, si el buque nuevamente estuviese completamente perdido o seriamente dañado debido a otro accidente o la reparación fuese insuficiente, antes de concluir la aventura, las cantidades a contribuir por las partes deberán ser drásticamente incrementadas sobre las estimadas anteriormente, es por ello, que las partes anticipando este riesgo, escogen asegurarlo cuando sienten que es necesario. Este como ya se mencionó, es un **seguro sobre los desembolsos de averías y la prima surgida de este seguro es admitida como avería común**.

Existen **dos pólizas disponibles**, según la regla XX, de las Reglas de York-Amberes y son: **la cláusula de asociación de salvataje** (salvage association's clause) y **la cláusula de ajuste** (adjusters clause), la primera de ellas cubre la deficiencia cuando el valor sano de arribo de las propiedades se deduce de los

gastos de la avería común, mientras que la última cubre cualquier monto del valor disminuido.

3.4.3. Tercer y último paso.

El ajustador de avería, comienza a preparar una declaración de avería común, lo cual es un trabajo realmente arduo, toda vez que se encarga de la recolección de todos y cada uno de los documentos mencionados en líneas precedentes, los lee, los clasifica y los analiza. De tal modo que, el método de clasificar los sacrificios y gastos de avería común de aquellos **no** permitidos en ella, deberán apegarse a lo estipulado por las Reglas de York y Amberes, asimismo la valoración de las mercancías deberá ser un valor neto real C.I.F., declarado en la forma de valoración en el momento y puerto de descarga y el buque normalmente es valorado basándose en una estimación. El flete por cobrar o el flete pagado en destino expuesto a un peligro, si existe, es permitido como avería común, y también una parte del interés contribuyente, aunque el desembolso de éste deberá ser deducido.

Se deduce de lo anterior, que un pre-requisito para la avería común es la existencia de más de una parte, toda vez que el monto de la avería de ser cubierto por todas las partes involucradas en la aventura marítima común, por lo tanto, hablando técnicamente, no debería ser declarada la avería común para el buque en lastre. Sin embargo, como el combustible y otras propiedades abordo, que pertenecen al fletador, son tratadas como un interés contribuyente independiente, la avería común puede ser constituida entre el armador y el fletador para el buque en lastre. Y para las partes que han pagado sacrificios y/o gastos, se permitirá el dos por ciento de la comisión y el siete por ciento del interés por los días pendientes a la fecha del ajuste de la avería común, esto según, las reglas XX y XXI, de las Reglas de York y Amberes vigentes. Por todo lo anterior, es evidente que la preparación de una declaración de avería común usualmente toma años,

por ello, cuando la declaración de la avería común finalmente esta preparada, el ajuste de la misma es efectuado y concluido entre las partes.

En vista del tiempo y el costo en preparar una declaración de avería común en la oficina del ajustador profesional de averías, existe una forma simple para el ajuste, cuando y sólo cuando no existe conflicto de opinión entre las partes con respecto a los sacrificios y gastos que se permitirán como avería común, y aún más, si el monto involucrado es relativamente bajo. Algunas aseguradoras, especialmente en Japón u otros países, en ocasiones elaboran el ajuste de avería común por si mismas con la aprobación de todas y cada una de las partes involucradas, aunque sea sin depender de los ajustadores profesionales con el fin de ahorrar tiempo y gastos requeridos para el ajuste formal. Este ajuste es comúnmente denominado como: **“forma corta de declaración de avería gruesa”**, para efectos de distinguirla de un ajuste formal realizado por una oficina de ajustadores profesionales.

Para una mejor comprensión, es de menester importancia detallar cuales son las reglas que usualmente se necesitan para la elaboración de una forma corta de declaración de avería común, que son los siguientes:

- No se acreditará ningún interés o comisión sobre los gastos de avería común.
- Los valores asegurados del casco y la carga son adoptados como los valores contribuyentes.
- El valor contribuyente del flete en riesgo es la mitad del flete.
- Tanto como sea posible, los honorarios de telegramas, los gastos de viaje, salarios y manutención de la tripulación son pagados solamente por los armadores.
- No se acreditará ningún honorario de ajuste.

Si el valor contribuyente de la carga es relativamente poco, el armador reclama únicamente la contribución debida sobre el valor del buque y paga la contribución debida sobre el valor de la carga por sí mismo. En esas circunstancias, la aseguradora elabora una breve declaración, que consiste normalmente de unas cuantas páginas a manera de una Forma Corta de Declaración de Avería Gruesa.

3.5. Ajuste de Avería Común.

Como anteriormente quedo establecido, el ajuste de avería común requiere de un conocimiento y experiencia profesional, además de ser un trabajo que requiere mucho tiempo para llevarse a cabo. Por tal motivo, a continuación se detallará el procedimiento de ajuste de avería común, refiriéndose a las estipulaciones de las Reglas de York y Amberes.

3.5.1. Criterio para la valoración en ajuste de avería común.

La Regla G de las Reglas de York y Amberes, define que la avería común deberá ser ajustada sobre la pérdida y contribución en base a los valores al momento y lugar, cuando y donde la aventura termina. Ya que todas las cargas no son destinadas al mismo puerto, el final de la aventura varía dependiendo del destino de cada carga, como consecuencia de lo anterior, cada carga es valuada en el respectivo puerto cuando la misma es descargada.

En relación a lo anterior, se comenta que, cuando un viaje es suspendido en un puerto de refugio, debido a que el buque necesita reparaciones provisionales, y todas las cargas son reembarcadas a bordo de un buque sustituto, la carga es valuada en el destino cuando se descarga del buque sustituto, en otras palabras, la aventura se extiende hasta el destino de cada carga. Esto pudiera producir un argumento académico contradictorio, sobre cómo una aventura pudiera ser extendida por una embarcación alternativa, ya que la aventura original se formaba del buque, carga u otros, como una unidad de la misma suerte.

Con la finalidad de aclarar el argumento contradictorio que pudiese existir; generalmente prevalece un **acuerdo de no-separación**, el cual es firmado por las partes de la avería común, cuando la carga sea reembarcada por un buque alternativo, en donde las partes acuerdan que aunque el buque y la carga estén físicamente separadas, ambos serán considerados inseparables para el propósito del ajuste de avería gruesa. Este documento es firmado por las partes y depositado con el ajustador. De tal modo que, aún después de que la carga es separada del buque original, la obligación de las partes para contribuir a la manutención, avituallamiento de la tripulación o combustible gastado por el armador durante el periodo de dique para reparaciones provisionales, entre otros, no deberá ser afectada.

Como ejemplo, un **acuerdo de no-separación** es redactado como sigue:

"...Es convenido que en el caso de que la carga del buque o parte de ella sea reexpedida a su destino original por otro buque, buques u otro medio de transporte, los derechos y responsabilidades en la avería gruesa no deben ser afectados por tal acción, siendo la intención de colocar a las partes involucradas tan cerca como sea posible en la misma posición a este respecto como si ellas hubieran estado en la ausencia de tal reexpedición y con la continuación de la aventura por el buque original por tanto tiempo hasta donde sea justificable bajo la ley aplicable o el contrato de transporte. La base de contribución para la avería gruesa de la propiedad involucrada serán los valores sobre la entrega en su destino original a menos que se vendan o que se disponga de otra manera antes de arribar a su destino, pero cuando nada de la carga sea transportada en adelante en el buque, contribuirán sobre la base de su valor real en la fecha en que el buque complete el desembarque de su carga."⁽⁴²⁾

⁴² Michiro, Isawa. "Reclamación de Avería Marítima". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. 1997. p. 133.

El principio de valoración de la carga (declaración de valor de la carga, forma de valoración), en su destino puede producir muchos problemas adicionales. La mercancía es valorada basándose en la factura comercial, por lo tanto, surge el problema del tipo de cambio, de tal modo que, los valores de cambio varían de un puerto a otro.

Lo que complica más las cosas es, cuando la carga es reembarcada a otro buque y sufre otro daño o se pierde, su valor en el destino puede ser cambiado drásticamente, afectando la contribución de la aventura. Por ello, después que la aventura termine, es decir, después que todas las mercancías son descargadas en su destino, el monto de la contribución no deberá volver a cambiarse. Por lo tanto, si algo de la carga es recibido en el destino en aligeradores pero se perdiera dicha carga, debido al hundimiento del aligerador, el consignatario todavía deberá contribuir a la avería común aún si ha perdido la carga.

3.5.2. Pérdida de Avería Común.

3.5.2.1 Buque.

Los sacrificios por parte del buque son compensados a través de reparaciones y renovaciones de las partes para reponer el daño y regresarlo a su condición original. El costo incurrido por reparación o renovación deberá ser razonable, toda vez que naturalmente, la renovación de partes nuevas por viejas no son compensadas en su totalidad. Asimismo, los cargos del dique seco y cama de varada, así como los costos de movimiento deberán ser permitidos totalmente, sin embargo, el costo de la limpieza, pintura y otros no deberán ser permitidos en avería gruesa, lo anterior de conformidad con la que establece la Regla XIII, de las Reglas de York y Amberes.

Cuando el buque no es reparado o sus partes no son reemplazadas, la depreciación razonable surgida de la pérdida o daño es compensada, aunque sin exceder el costo estimado de reparaciones.

En el caso de que el buque sufriera una pérdida total real o el costo de reparación del daño excediese el valor del buque después de repararlo, el monto que se permite como avería gruesa será la diferencia entre el valor sano estimado del buque después de deducir el costo estimado de reparación que no es avería gruesa, y el valor del buque en estado dañado, el cual puede ser medido por la ganancia neta de venta.

3.5.2.2. Carga.

El monto del daño o pérdida de la carga se calcula basado en el valor al momento de descarga en el destino confirmado por la factura comercial. La carga puede ser negociada durante el transporte, por lo tanto, la referida factura es la última depositada al consignatario y si no existiera dicha factura, es el valor embarcado. El valor mencionado es normalmente en C.I.F., es decir, que el flete es pagado por adelantado, sin embargo, si el flete es por cobrar el valor será en C&F. El valor es decidido por la estimación o por el acuerdo sobre la proporción de la pérdida, es decir, por concesión o por venta. En el caso de venta la pérdida es calculada por el valor neto sano después de deducir las ganancias netas de la venta.

Un ejemplo del párrafo anterior es el siguiente:

"...300 sacos sufren un daño por mojadura debido a operaciones para extinguir un fuego, (pérdida de sacrificio), cuyo flete oceánico es pagado por adelantado.

Valor C&F(dólares)	p/u U.S. \$198.00	U.S. \$59,400.00
Prima de seguro		U.S. \$ 600.00
Valor neto sano C.I.F.		U.S. \$60,000.00

Primer caso: Como resultado de la inspección, la proporción de la pérdida "concesión" es acordada como 60 por ciento:

Compensación por Avería Gruesa = U.S. \$60,000.00 X 60% U.S. \$36,000.00

Segundo caso: Las mercancías son vendidas:

La ganancia de venta bruta p/u U.S. \$100.00	U.S. \$30,000.00
Comisión pagada p/u U.S. \$10.00	U.S \$ 3,000.00
La ganancia de venta neta	U.S \$27,000.00
Compensación de Avería Gruesa = U.S \$27,000.00	U.S \$33,000.00

Tercer caso: Los sacos mojados son lavados y secados y considerados a ser mercancía sana:

Compensación por Avería Gruesa = costo incurrido por lavado y secado U.S \$9,000.00"⁽⁴³⁾.

3.5.2.3. Flete.

La pérdida del flete ocurre cuando éste es pagable en el destino, como se acordó en el contrato de transporte. Asimismo, el flete puede ser perdido como resultado de un acto de avería gruesa, tal como una echazón o debido a que la carga perdió su valor comercial por haber un daño de mojadura seria, por ejemplo en operaciones de contra-incendio. El cargo en que normalmente se incurre para ganar el flete es por ejemplo: el gasto de estiba en el lugar de desembarque, en el que el armador hubiera incidido pero, a consecuencia del sacrificio no lo ha hecho, por lo tanto, deberá ser deducido del monto del flete bruto.

El flete pagado por adelantado está incluido en el valor de la carga, el cual no es devuelto, como lo establecido en la cláusula relativa del conocimiento de embarque aunque la carga se pierda.

3.5.2.4. Gasto extra en la avería común.

Este gasto será calculado bajo una presunción razonable. Cualquier cargo en el que las partes hubieran incurrido, pero que no lo han hecho realmente, será

⁴³ Michiro, Isawa. "Reclamación de Avería Marítima". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Intemacional de Japón. Veracruz, México. 1997. p. 134 y 135.

deducido. Por ejemplo: cuando un buque ha encallado en el límite de la bahía de su destino, y en virtud de ello, se contratan aligeradores para reducir su calado, pero resulta que esto es una práctica normal en ese puerto por las pocas instalaciones para atracar, en este caso se hubiera incurrido en el costo del aligeramiento, aunque el buque no se hubiera accidentado, por lo tanto, este aligeramiento será excluido del gasto de la avería gruesa. Este tipo de costo puede ser visto en varios desembolsos en los que se incurren en el puerto de refugio y/o gastos substitutos.

3.5.2.5. Comisión e Interés permitido en Avería Común.

Está permitida una comisión del dos por ciento para el pago adelantado de los desembolsos de la avería común, excepto para los salarios de la tripulación, manutención, avituallamiento y/o combustibles y pertrechos que no son reabastecidos o suministrados durante el viaje. Por ejemplo: si los combustibles son reabastecidos en un puerto de refugio debido a la necesidad urgente para cubrir la escasez de combustible, aún cuando estos hayan sido suficientemente reabastecidos durante el viaje, lo anterior, no será permitido como comisión del dos por ciento para el pago adelantado de los desembolsos de la avería común.

En cuanto al costo en que se incurrió para hacer efectiva la pérdida de los sacrificios, tal como el costo de reparación del buque o de las mercancías, también se admiten comisiones de una manera similar si el pago se efectúa de los fondos de las partes, además que los intereses serán permitidos en avería en una tasa del siete por ciento anual, hasta la fecha de la declaración de la avería común. Asimismo es prudente manifestar que las Reglas de York y Amberes, no mencionan a partir de que fecha los intereses serán calculados, sin embargo, las fechas serán, por ejemplo: la fecha del pago de los salarios, pertrechos, cargo de teléfono u otros, la fecha del pago de los estibadores o a partir de la fecha de descarga con respecto a la pérdida y/o daño de la carga.

El ajuste de la avería común como se menciono líneas precedentes, requiere de cierto tiempo para llevarse a cabo, por lo que en algunas ocasiones, los aseguradores efectúan un pago provisional a una parte asegurada para la avería común con respecto al honorario de salvamento y/o cargos de inspección. En este caso, todo el monto de las comisiones y una prorrata del monto del interés, hasta la fecha de tal pago provisional, será pagado al asegurado. Asimismo, para efectos de la pérdida de avería común, la teoría es la misma, sin embargo, todas las pólizas de seguro pueden estipular que todo el monto de la avería común perdido será pagado sin ningún descuento al asegurado.

3.5.3. La Contribución a la Avería Común.

3.5.3.1. El monto de la contribución.

Todos los valores contribuyentes están estipulados en la Regla XVII.

Las contribuciones a la avería gruesa son calculadas en base a los valores netos reales de las propiedades existentes en el momento y lugar en que finaliza la aventura. Por lo tanto, si las propiedades sufrieron daño hasta el final de la aventura, estas son valoradas ahí y sobre cuyas bases deberán compartir las contribuciones en la avería común. Asimismo, la carga sacrificada no existe en la terminación de la aventura, por ello, no existe valor contribuyente, solamente el monto de compensación de tal sacrificio siendo incluido en el ajuste de la avería común.

3.5.3.2. La valoración del buque.

El buque que ha sufrido daños es valorado en el momento que finaliza la aventura con el propósito de determinar su valor contribuyente, el cual debe ser su valor sano menos el monto del costo de reparación no permitido como avería gruesa.

Derivado del párrafo anterior, el valor sano del buque no debe ser calculado tomando en cuenta la tendencia de la fluctuación del mercado fletes/

contrataciones, esto según la regla XVII. Dicha estimación normalmente es realizada por una organización neutral de los expertos navieros tal como, por mencionar alguna, la Shipping Exchange, entre otras.

El costo de reparación permitido como avería gruesa no debe ser deducido del valor sano del buque, el cual constituye una parte del valor contribuyente a la avería común.

Por ejemplo; si existe un buque que es vendido sin ser reparado, cualquier monto hecho efectivo como avería gruesa será añadido a la ganancia neta real de venta. Sin embargo, los honorarios de inspección por las sociedades clasificadoras no son permitidos como avería gruesa, ante tal situación se detallan los costos de reparación u otros que no son permitidos como avería común, que son los siguientes:

- Renovación de partes viejas por nuevas.
- Limpieza y pintura de fondo, etc.
- Costos de reparación por daños sufridos después de finalizar el viaje.
- Honorarios de inspección por la sociedad clasificadora, gasto o costo ya mencionado.
- Pérdida/daño de las provisiones de la tripulación, combustible y lubricantes.
- Otros que son exceptuados por las Reglas de York y Amberes.

Como resultado de lo anterior y una vez detallados algunos de los gastos y costos no permitidos como avería común, es evidente que los mismos deben sustraerse del valor sano del buque.

3.5.3.3. El valor de la carga.

El valor contribuyente por parte de la carga es también calculado en base a la factura comercial, la cual incluye el flete y la prima de seguro, excepto en el caso del flete por cobrar y carga no asegurada.

Si existe cualquier pérdida parcial causada a la carga, el monto de tal pérdida parcial deberá ser deducido del valor sano. Ya que si las partes acuerdan sobre la proporción de la pérdida o concesión, el valor contribuyente deberá ser calculado multiplicando el valor sano por el porcentaje de la concesión.

En el caso de que las mercancías dañadas sean vendidas, el porcentaje de concesión deberá ser decidido en comparación a la ganancia neta de venta con el valor de las mismas mercancías en el mercado. El honorario de la estimación deberá ser deducido del valor de la carga. Si cualquier carga es vendida en un puerto de paso, deberá contribuir sobre la ganancia neta real de venta. De tal modo que, todas las pérdidas por sacrificio deberán ser incluidas en los valores contribuyentes.

Para efectos de esclarecer la proporción de pérdida de la carga por concesión o venta, se ejemplifica lo siguiente:

"...1,000 sacos han sido transportados. Debido a un acto de avería gruesa, 100 sacos se perdieron, mientras que los 900 restantes fueron llevados a su destino, 200 de los cuales resultaron con daño por mojadura. El flete fue pagado por adelantado.

Valor sano CIF de 1,000 sacos p/u U.S.	\$200.00	\$200,000.00
Menos el monto del daño no permitido en A.G.		
200 sacos dañados	U.S. \$16,000.00	
<u>Honorario de inspección</u>	<u>U.S. \$2,000.00</u>	<u>\$18,000.00</u>
Valor sano de arribo		U.S \$182,000.00

Cálculo del daño no permitido en Avería Gruesa.

Primer caso: Como resultado de la inspección, lo permitido se acordó en 40%.

Valor comercial de factura 200 sacos p/u U.S	\$200.00	U.S \$40,000.00
Concesión de daño	40%	U.S \$16,000.00

Segundo caso: Los sacos dañados son vendidos:

Ganancias de venta	200 sacos p/u U.S \$150.00	\$30,000.00
Comisión de venta	200 sacos p/u U.S \$ 15.00	\$ 3,000.00
Ganancias netas de venta		U.S. \$27,000.00

El valor de mercado en el momento de la venta

para saco sano 200 sacos p/u	U.S. \$225.00	U.S. \$45,000.00
concesión (valor de mercado	U.S. \$45,000.00)	
- ganancias netas de venta	U.S. \$27,000.00	

/(valor de mercado U.S. \$45,000.00) =40%

Monto dañado = (valor sano de la factura U.S. \$40,000.00)

X40% = U.S. \$16,000.00

Tercer Caso: Los sacos mojados son lavados

y secados para ser mercancías sanas.

Monto dañado (monto para hacer sano)

200 sacos p/u U.S. \$30.00 U.S. \$6,000.00⁽⁴⁴⁾.

3.5.3.4. El valor del flete.

Solamente el flete por cobrar o el flete pagable en destino contribuye a la avería común. El flete pagado por adelantado no se devuelve, aunque la carga involucrada sea pérdida antes de la entrega en el destino, pero es incluido en el valor de la carga que también contribuye a la avería común.

El monto contribuyente del flete es el monto del flete recibable después de haberse hecho de ello la deducción de cualquier cargo que no hubiera sido incurrido al devengar el flete. Si el buque y su carga hubieran estado totalmente perdidos en la fecha del acto de avería común y no han sido permitidos como avería común, cualquiera de los cargos extras incurridos subsecuentemente a la avería común pueden ser deducidos posteriormente. Equivalentemente, los montos que se

⁴⁴ Michiro, Isawa. "Reclamación de Avería Marítima". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. 1997. p. 137 y 138.

deducirán son los salarios de la tripulación o cargos portuarios en el destino, etc. Y como ya se mencionó, el avituallamiento de la tripulación, combustibles o pertrechos **no** son incluidos, ya que si el buque esta totalmente perdido estas propiedades estarán perdidas de igual forma.

Un ejemplo para saber la contribución del valor del flete es el siguiente:

"...Monto del flete por cobrar	U.S. \$10,000.00
Menos los cargos incurridos devengar el flete	
Salarios de tripulación 10 días p/u U.S. \$700.00	U.S. \$ 7,000.00
Cargos portuarios en destino	U.S. \$ 1,000.00
Total	U.S. \$ 8,000.00
Saldo	U.S. \$ 2,000.00

Detalles del monto deducible.

- Los salarios de la tripulación incluyen un monto que cubre desde la fecha del acto de avería gruesa hasta la fecha de la terminación de la descarga, pero no es permisible como avería gruesa.
- Los combustibles, lubricantes, agua potable, avituallamiento de tripulación que fueron comprados después del acto de avería gruesa y consumidos antes del final del viaje.
- Los cargos portuarios incluyen los cargos de entrada al puerto, gasto de estibadores, muellaje, honorarios de agencia, etc.
- Cualesquier cargos que no son permitidos como avería gruesa surgidos por el buque sustituto de transportación continuada.
- Los salarios de tripulación, combustibles, lubricantes, avituallamiento de la tripulación, etc., como los mencionados anteriormente deberán ser deducidos en su totalidad, aún en el caso de que el flete por cobrar constituya solamente una parte de los fletes a devengarse, en otras palabras, la mayoría del flete deberá ser pagado por adelantado. Sin embargo, el monto del estibamiento y los honorarios de agencia son

deducidos únicamente con respecto de la proporción equivalente al flete por cobrar.⁽⁴⁵⁾.

3.5.3.5. Otros.

Además del buque, su carga y flete, cualquier otra propiedad que existiera al final de la aventura deberá contribuir a la avería común. Estos son los combustibles en el buque fleteado por tiempo o contenedores alquilados que no son propiedad de los armadores ni de cualquier otra de las partes en avería común.

3.6. El ajustador de Avería Común.

El objeto del ajuste o liquidación de la avería común consiste en la determinación de la contribución de cada uno de los elementos integrantes de la aventura marítima en proporción al monto de sus respectivos intereses.

También se ha manifestado en distintos momentos de qué se admite y qué no se admite en avería común, sin embargo, no se ha mencionado cuál es el documento en el que se plasman tales admisiones y negativas. Este documento es el "Cuaderno de Ajuste de Avería Común"; documento que determina los diversos daños, sacrificios o gastos que acontecieron, y cuáles de ellos serán considerados como derivados de un acto de avería común, cuáles de ellos serán considerados como avería particular, qué gastos se considerarán como remanente, y la manera en que se distribuirán los daños o gastos que se consideren como admisibles en avería común.

En términos generales, todo ajuste consta de varias partes y etapas, por lo que habitualmente se comienza haciendo una **exposición** resumida de los hechos que provocaron la avería común y de su calificación, para proceder luego a formar la **masa acreedora**; que es la suma de los valores que deben ser resarcidos, y la

⁴⁵ Michiro, Isawa. "Reclamación de Avería Marítima". Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Escuela Náutica Mercante Capt. de Alt. Fernando Siliceo y Torres. Edit. Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Veracruz, México. 1997. p. 139.

masa deudora; que es la suma de los valores contribuyentes, acto seguido se obtiene un **cociente**, el cual resulta de la relación de ambas masas, cociente que aplicado sobre cada uno de los valores de la masa deudora da por resultado el **monto de contribución** del buque, del flete y de la carga.

En explicación del párrafo arriba detallado, el siguiente esquema:

Etapas y partes del ajuste:

EXPOSICIÓN DE HECHOS y su CLASIFICACIÓN

MASA ACREEDORA MASA DEUDORA

$$\begin{array}{r}
 \text{COCIENTE} \\
 \hline
 \text{BUQUE} \quad \quad \quad (\text{FLETE}) \quad \quad \quad \text{CARGA} \\
 \text{RESULTADO} \\
 = \\
 \text{EL MONTO DE CONTRIBUCIÓN} \\
 \text{buque, (flete) y carga.}
 \end{array}$$

CAPITULO IV

CASO PRÁCTICO, COMENTARIOS Y PROPUESTA.

4.1. Caso Práctico.

Del siguiente caso práctico se apreciará la complejidad que implica realizar un ajuste de avería común; y por ello, la necesidad de la existencia de las oficinas de ajustadores de averías, las cuales cuentan con la experiencia profesional para llevar acabo dichos ajustes.

"...

B/M "GEN III"

**AVERÍA COMÚN DERIVADA DEL ABORDAJE CON EL B/M "NAUTICAS
MÉXICO"**

EN NOVIEMBRE 2, 2002

ANTECEDENTES DEL CASO.

El presente documento es el cuaderno de ajuste de Avería Común del barco que abajo se describe, el cual sufrió el accidente que más adelante se indica:

GENERALIDADES DEL BARCO.

NOMBRE	B/M "GEN III"
BANDERA	Mexicana
PUERTO DE REGISTRO	Veracruz, Ver., México
AÑO DE CONTRUCCION	1972
ESLORA	201.0m
MANGA	26.0 m
ARQUEO BRUTO	50,000.000 TA.
ARQUEO NETO	38,200.000 TA.
ARMADORES	CIMARVER, S.A.
SEGURO DE CASCO	ALLIANZ MÉXICO, S.A.
P&I CLUB	STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION (BERMUDA) Ltd.
CARGAMENTO A BORDO	-20,000.000T.M., de tubos de acero propiedad de TAMTRADE, S.A., origen: Bilbao. -15,000.000T.M., de rollos de papel propiedad de KIMBERLY CLARK, S.A., origen: Vigo.

Abordaje.

El día 2 de noviembre de 2002, mientras el buque navegaba en las proximidades del puerto de Veracruz, Ver., México, después de haber salido del fondeadero, a la altura del arrecife "Anegada de Adentro", siendo las 20:50 horas, fue abordado por el B/M "NÁUTICAS MÉXICO" propiedad de la S.C.T., que navegaba en las mismas aguas.

El B/M "NÁUTICAS MÉXICO" incurrió en faltas por navegar en aguas del canal de entrada del puerto de Veracruz sin la autorización ni permiso de la autoridad

portuaria. Por lo que, de conformidad con el convenio para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje, y con los Reglamentos para la Prevención de Abordajes, y tras haber efectuado los peritajes respectivos, se considera que tal embarcación tuvo el 70% de la culpa. Los derechos respectivos quedan a salvo y no se considerarán dentro de este ajuste.

Varadura intencional.

A consecuencia del accidente, el B/M "GEN III" sufrió una bocanada de 2.0 m de diámetro a la altura de la cuaderna 13. Ello origino una entrada de agua a la bodega número dos babor. A fin de evitar el hundimiento, el capitán de la embarcación decidió dirigir al B/M "GEN III" al arrecife "Anegada de Adentro" a fin de vararlo en forma intencional.

Salvamento por hora.

A las 23:20 horas del día 2 de noviembre de 2002, el capitán se comunica con la agencia FIDENA, S.A., la cual se comunicó con los propietarios de la embarcación a fin de recibir instrucciones. Al no recibir éstas, decide celebrar un contrato con SAMM REMOLQUES, "por hora o fracción". Ello se hizo a razón de US \$10,000.00 la hora o fracción.

El buque salvador llega el día 3 de noviembre de 2002 a las 3:00 horas. A las 6:50 horas del día 3 de noviembre de 2002, el capitán recibe órdenes de rescindir el contrato con SAMM REMOLQUES y celebrar uno nuevo bajo el esquema "NO CURE NO PAY" con CESNAV, Ltd. En este sentido, se estabilizó el barco y se contabilizaron 4:00 horas por el salvamento por tiempo.

Salvamento bajo el Formato Abierto de Lloyd's.

Los armadores CIMARVER, S.A. decidieron firmar el contrato de salvamento bajo el formato abierto de Lloyd's con la empresa CESNAV, Ltd.

El buque "CESNAV I" arribó a las 10:03 horas del día 3 de noviembre de 2002. Sin embargo, el contrato fue firmado a bordo de dicha embarcación a las 12:25 horas del mismo día. Las operaciones de alijo de la carga comenzaron a las 17:00 horas tras haber hecho el plan respectivo para el Salvamento.

La carga fue puesta bajo resguardo en la terminal de aluminio del puerto de Veracruz bajo la custodia de APIVER. El costo de descarga de las barcasas al muelle no fue admitido en Avería Común por haberse incluido dentro del pago del Salvamento.

Las operaciones de alijo terminaron el día 8 de noviembre de 2002, a las 14:00 horas.

Las operaciones para hacer que el buque saliera de su estado de varadura y llevarlo al astillero concluyeron a las 20:00 horas del día 9 de noviembre de 2002.

Reparaciones al buque.

El buque fue trasladado al Astillero de "Talleres Navales del Golfo" del mismo puerto para efectuar las reparaciones definitivas. El despacho GERMANISCHER LLOYD estuvo a cargo de la supervisión de las reparaciones al buque por parte de la Sociedad Clasificadora.

Las reparaciones fueron concluidas el día 29 de noviembre de 2002, a las 15:00 horas.

A consecuencia de la varadura intencional se ocasionaron daños en el fondo del buque. Estos daños, a su vez hicieron que entrara agua por la bodega 2 babor. En los "Talleres Navales del Golfo" se efectuó la reparación correspondiente, incluyendo ésta reparación en su factura 01990.

Tras hacer operaciones de carga, el buque zarpó de Veracruz el día 1 de diciembre de 2002, a las 15:00 horas.

Considerando que el buque tenía una estancia estimada de 11 días en el puerto, es decir, que el buque iba a zarpar en noviembre 13, 2002, tenemos que, derivado del accidente aquí descrito, el buque tuvo una estadía adicional de 18 días. El costo diario del buque es de US \$8000.00, por lo que se están admitiendo en Avería Común US \$144,000.00 correspondientes al tiempo adicional en el que el buque no estuvo operando. Dicho costo diario incluye los salarios y mantenimiento tanto de la embarcación como del capitán y su tripulación, por lo que el desglose correspondiente se hace en este cuaderno.

Adicionalmente, los cargos del puerto, incluyendo el uso de la infraestructura portuaria, se prolongó por el mismo tiempo. Sin embargo, en su factura, la Administración Portuaria Integral de Veracruz no desglosó lo correspondiente al tiempo de estancia estimada y el tiempo de estancia adicional, por lo que ésta deberá desglosarse en el cuaderno de ajuste. En este sentido, considerado que los cargos del puerto son de US \$3,000.00 diarios, y estuvo un total de 28 días con 18 horas (desde noviembre 2 a las 20:50 hasta diciembre 1 de 2002 a las 15:00 horas), así como al tiempo estimado de estadía, vemos que sólo se admite en Avería Común 15 días con 18 horas, lo que equivale a unos, US \$47,250.00 (US \$45,000.00 de 15 días y US \$2,250.00 por las 18:00 horas). El restante no es admitido en Avería Común US \$86,250.00 de la factura API-131313, menos los US \$47,250.00 admitidos, lo que da un total de US \$39,000.00 que no se admiten.

Término de la Aventura Marítima Común.

En virtud de que el cargamento tenía como destino final el puerto de Veracruz, tras el accidente y las consecuentes operaciones de Salvamento, los propietarios de la carga, una vez entregado la garantía de Salvamento correspondiente, recibieron su mercancía.

En razón de lo anterior, se considera terminada la aventura marítima en el momento en que el cargamento es entregado a sus consignatarios el día 12 de noviembre de 2002. El retraso en la entrega se debe a que los propietarios de la mercancía no pudieron colocar la fianza respectiva sino hasta ese día.

Arbitraje de Salvamento.

Como se comento párrafos antes, se llevó a cabo un Arbitraje de Salvamento ante el Consejo de Lloyd's en Londres. Tras el proceso respectivo, el resultado fue el siguiente:

Buque	paga:	US \$ 1'100,000.00
Cargamento de acero	paga:	US \$ 300,000.00
Cargamento de papel	paga:	US \$ 330,000.00

Por convenio expreso en la ejecución del laudo, el pago de las costas legales ya está incluido en el premio asignado, por lo que no se hace el desglose respectivo.

Cabe señalar que la defensa de este asunto la llevó el despacho "CLYDE & Co" cuyos recibos de honorarios son incluidos en este Cuaderno de Ajuste de Avería Común.

Cargamento.

A bordo de la embarcación había dos cargamentos, mismos que están descritos en la carátula de este documento. Dichas mercancías fueron cargadas, unas, en el puerto de Bilbao, y otra en el puerto de Vigo, ambos de España, los días 12 y 17 de octubre de 2002, respectivamente. Ambas tenían al puerto de Veracruz como el puerto de destino.

AVERÍA COMÚN.

Se comprueba la existencia de la misma en el momento en que, tras el abordaje con el B/M "NÁUTICAS MÉXICO", el día 2 de noviembre de 2002, el capitán del buque decide, intencional, extraordinaria y razonablemente, varar el buque a fin de evitar el hundimiento del mismo.

También se justifica la existencia de una Avería Común en el momento en que hay operaciones razonables de Salvamento en los días 2 y 9 de noviembre de 2002.

De conformidad con el Conocimiento de Embarque de ambos cargamentos, y el artículo 16 de la Ley de Navegación mexicana, la Avería Común se ajustará de conformidad con las Reglas York/Amberes 1994.

Adicionalmente, cabe apuntar que el presente Cuaderno de Ajuste es preparado en la H. Veracruz, puerto de destino, toda vez que fuimos encomendados para ello por los Armadores.

Como nota adicional, se menciona que no se está incluyendo en Avería Común la multa que la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente impuso a la embarcación por la cantidad de \$3'000,000.00 Moneda Nacional.

Atentamente.

**CONPORTNAV, S.C.
Empresa del grupo CONSULMAR, S.C.
MÉXICO.**

**EXTRACTO DEL LIBRO DE BITACORA
B/M "GEN III"**

Noviembre 2,2002.

18:00 horas.

En proximidades del puerto de Veracruz. Personal de puente en sus puestos, así como de máquinas. Reducción a velocidad de maniobra. Primer oficial avisa a agencia FIDENA, S.A. nuestra llegada. Solicita presencia de piloto de puerto.

Visibilidad 6 millas.

18:30 horas.

En proximidades del puerto de Veracruz. Todo el personal en sus puestos. Se nos indica que el piloto arribará a las 19:10 horas en el área de fondeo. Nos dirigimos al área.

19:12 horas.

En fondeadero. Piloto de puerto abordó. Primeras pruebas. Elaboración del plan de entrada.

20.35 horas

En fondeadero. Piloto al mando. Nos encaminamos al canal de entrada.

20:50 horas

Sin previo aviso, mientras nos conducía al canal de entrada, a la altura del arrecife "Anegada de Adentro", fuimos abordados por el B/M "Náuticas México" de bandera mexicana.

21:00 horas.

En canal de entrada. Calado en aumento por entrada de agua derivada de abordaje. Varadura en arrecife "Anegada de Adentro" a fin de evitar hundimiento.

21:10 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Inspección ocular. Abertura de 2.0 metros a la altura de la cuaderna 13 en Bodega 3 Babor.

23:20horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Comunicación con agencia FIDENA, S.A. solicitando instrucciones sobre que hacer.

NOVIEMBRE 3, 2002.

0:20 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Sin recibir instrucciones. Recibimos abordo instrucción de Capitán de Puerto de mover la embarcación.

1:00 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Al no recibir instrucciones sobre el salvamento, se contrata con SAMM REMOLQUES salvamento "por hora o fracción" a razón de US \$10, 000.00 la hora o fracción.

3:00 horas.

Varado en "Anegada de adentro". Llega el buque "Samm I". Comienza la operación del salvamento.

5:00 horas.

Varado en "Anegada de adentro". Inspección submarina para determinar situación. No hubo movimiento a pesar de los esfuerzos.

6:50 horas.

Varado en "Anegada de adentro". Recibimos instrucciones de rescindir contrato con SAMM REMOLQUES y celebrar un LOF "NC-NP" con CESNAV, Ltd. Aviso inmediato a "SAMM I".

6:55 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Queda rescindido el contrato con SAMM REMOLQUES. Se contabilizaron 4:00 horas. Se verificó que el buque estuviera estable.

8:30 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Inspección submarina para determinar la situación. Igual.

10:03 horas.

Varado en "Anegada de adentro". Arriba B/M "CESNAV I". Comunicación con FIDENA S.A. para recibir instrucciones sobre la firma.

10:45 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Capitán sube abordó del "CESNAV I" para discutir situación.

12:00 horas

Varado en "Anegada de Adentro". Primer oficial al mando. Recibimos comunicación de Cap. Dioser Rendón, Director Ejecutivo de CIMARVER, S.A., indicado que se puede firmar LOF "NC-NP" con CESNAV I. Informamos de ello al capitán.

12:25 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Capitán a bordo de "CESNAV I". Se firma LOF "NC-NP". Se elabora plan de salvamento.

17:00 horas

Varado en "Anegada de Adentro". Comienza el alijo de la carga. Se nos indicó que con posterioridad el Salvador pagará las barcazas. Dificultades para el alijo, pues tiene que hacerse pieza por pieza. Comenzamos con cargamento de rollos de papel. En cuanto al acero, esperaremos a que tengamos una barcaza que garantice el seguro traslado.

22:00 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Siguen operaciones de alijo de la carga.

Noviembre 4, 2002.

7:00 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Siguen operaciones de alijo de la carga. Comienzan reparaciones temporales por tripulación para tapar bocanada.

15:00 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Siguen operaciones de alijo de la carga. Terminan reparaciones temporales por tripulación.

ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA

Noviembre 8, 2002.

7:00 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Continúan operaciones de alijo de la carga.

14:00 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Terminan operaciones de alijo de la carga.

15:50 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Inspección submarina para analizar situación.

Buque estable.

18:00 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Se cierra el puerto por Norte. Se espera que entre el Norte a las 23:00 horas. CESNAV I tiende cabos y se alista para jalar.

23:00 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". No ha llegado el Norte.

Noviembre 9, 2002.

1:00 horas.

Varado en "Anegada de Adentro". Comienza el "Norte". "CESNAV I" inicia operaciones de salvamento.

18:00 horas.

Buque liberado. Inspección submarina para estimar siguiente acción.

20:00 horas.

Buque en astillero de "Talleres Navales del Golfo". Agencia se comunica con GERMANISCHER LLOYD para la supervisión de las reparaciones.

Capt. Patrick Goams.

Capitán del B/M "GEN III".

**DETERMINACIÓN DE LA PÉRDIDA
Y
DISTRIBUCIÓN DE LAS CONTRIBUCIONES EN LA AVENTURA MARÍTIMA
COMÚN**

DETERMINACIÓN DE LA PÉRDIDA.

CONCEPTO.

PÉRDIDA POR PARTE DEL BUQUE.

Factura 01990 de Talleres Navales del Golfo, S.A., por reparaciones al buque a la altura de la cuaderna numero 13 originados por el abordaje con el B/M "NÁUTICAS MÉXICO" el día 2 de noviembre de 2002. Se incluyen los daños al fondo del buque por varadura intencional.

*Nota del ajustador: Este gasto Si se acepta en Avería Común de conformidad con la regla XIV 2º. Párrafo porque: **Son efectuadas las reparaciones temporales de un daño accidental a fin de facilitar la conclusión de la aventura marítima.***

Comisión de 2% de conformidad con la regla: XX Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidas en avería común.

Factura 01991 de "Talleres Navales del Golfo, S.A." por el acero empleado en las reparaciones al buque a la altura de la cuaderna numero 13 originados por el abordaje con el B/M "NÁUTICAS MÉXICO" el día 2 de noviembre de 2002.

*Nota del ajustador: **Depende de la edad del buque. De este gasto sólo se aceptan US \$86,667.00 en Avería Común, en tanto que los otros US \$43,333.00 van a Avería Particular de conformidad con la regla XII porque: **Porque el buque tiene una antigüedad mayor de quince años y por tanto se deduce un tercio del monto total de la factura.*****

Comisión del 2% conformidad con la regla XX: Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimientos del

capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidas en avería común.

Factura 01992 de "Talleres Navales del Golfo, S.A." por reparación de barandilla del lado de estribor perdida en el último viaje de Veracruz a Vigo, España en Octubre 1, 2002.

Nota del ajustador: Este gasto **No** se acepta Avería Común de conformidad con la regla **C** porque: **No se trata de una pérdida, daño o gasto a consecuencia directa de un acto de avería común.**

MONTO	AVERIA COMUN	AVERIA PARTICULAR	REMANENTE
455,000.00	455,000.00		
130,000.00	86,667.00	43,333.00	
5,000.00			5,000.00
240,000.00	144,000.00		96,000.00

Factura 2355A32 de CIMARVER, S.A. correspondientes al costo diario de la embarcación desde Noviembre 2, 2002 hasta Diciembre 1, 2002, a razón de US \$8,000.00 diarios, mismos que incluyen los salarios y mantenimiento tanto de la embarcación como del capitán y de la tripulación.

Nota del ajustador: Este gasto **Si** se acepta en avería común de conformidad con la regla **XI b) 1º 3º párrafos** y en la forma en que aquí se desglosa porque: **Como se indica en la página 4 tercer párrafo que US \$144,000.00 corresponden al tiempo adicional en el que el buque no estuvo operando, dicho costo diario incluye los salarios y mantenimiento tanto de la**

embarcación como del capitán y su tripulación, por lo que el desglose correspondiente se hace en este cuaderno.

Comisión del 2% de conformidad de la regla **XX**: **No aplica porque esta excluye específicamente los sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación.**

Factura API-131313 de "Administración Portuaria Integral de Veracruz", S. A. por el uso de las instalaciones portuarias desde Noviembre 2, 2002 hasta Diciembre 1, 2002. a razón de US \$3,000.00 diarios.

*Nota del ajustador: Este gasto **Si** se acepta en avería común de conformidad de la regla **XI b) 3º párrafo** y en la forma en que aquí se desglosa porque:*

28 días por US \$ 3,000.00 = 84,000.00

18 horas = US \$ 2,250.00

Total US \$ 86,250.00

Comisión de 2% de conformidad con la Regla **XX**: **US \$945.00** Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidas en avería común.

Factura VER-25985 de SAMM REMOLQUES, S.A. por Salvamento por hora o razón de US \$10,000.00 la hora.

*Nota del ajustador: Este gasto **Si** se acepta avería común de conformidad con la regla **VI a)** porque: **Se llevaron a cabo labores de Salvamento encaminados a preservar del peligro la propiedad involucrada en la aventura marítima.***

Comisión de 2% de conformidad con la regla **XX**: **Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidas en avería común.**

MONTO	AVERIA COMUN	AVERIA PARTICULAR	REMANENTE
86,250.00	47,250.00		39,000.00
40,000.00	40,000.00		
25,000.00	25,000.00		

Factura 980812TANO02 de "REMOLQUE Y LANHAJE" S. A. por el uso de barcazas de la mercancía.

*Nota del ajustador: Este gasto Si se acepta de avería común de conformidad con la regla VIII porque: **Como consecuencia del acto de avería común fue necesario alquilar barcazas para la descarga de las mercancías.***

Comisión de 2% de conformidad con la regla XX: **Ya que la comisión del 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidas en avería común.**

Factura 980812TANO03 de "REMOLQUE Y LANHAJE" S.A. por operaciones de alijo de la mercancía.

*Nota de ajustador: Este gasto Si se acepta en Avería Común de conformidad con la regla VIII porque: **Las operaciones de alijo de mercancías fueron necesarias como consecuencia del acto de avería común.***

Comisión de 2% de conformidad con la Regla XX: **Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidas en avería común.**

Factura 654987 de CICE, S. A. por operaciones de descarga de la mercancía en el muelle.

Nota del ajustador: Este gasto Si se acepta en avería común de conformidad con la regla VIII porque: Esas operaciones se realizaron en razón de haberse suscitado un acto de avería común, sin embargo, se pactó no admitir en avería común ese gasto, en virtud de haberse incluido dentro del pago de Salvamento.

Comisión de 2% de conformidad con la regla XX: Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales, y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidas en avería común.

Factura MEX58896 de Heat Martens Horner, S. A. por colocación de garantía de salvamento en Londres.

Nota del ajustador: Este gasto No acepta en Avería Común de conformidad con la Regla VI b) porque: Ni la compensación especial pagadera al salvador por el armador (artículo 14° del Convenio de Salvamento de 1989) ni cualquier otra de materia similar será admitida en avería común y por tanto el otorgamiento de su garantía tampoco.

Comisión de 2% de conformidad con la regla XX.

MONTO	AVERIA COMUN	AVERIA PARTICULAR	REMANENTE
20,000.00	20,000.00		
20,000.00			20,000.00
5,000.00	5,000.00		
125,000.00	125,000.00		

Factura 363654 de Clyde & Co. por servicios legales durante el Arbitraje de Salvamento.

*Nota del ajustador: Este gasto **Si** se acepta en Avería Común de conformidad con la Regla **VI a)** porque: **Es un gasto incurrido por las partes en la aventura de la naturaleza de salvamento, ya bajo contrato, ya de otra forma y aquí existía un contrato.***

Comisión de 2% de conformidad con la Regla **XX**: Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidas en avería común.

Factura CESNAV01/589865 de CESNAV Ltd., por premio de salvamento y gastos legales.

*Nota del ajustador: Este gasto **Si** se acepta en Avería Común de conformidad con la regla **VI a) párrafo 2º** porque: **Los gastos admitidos en avería común incluirán cualquier remuneración de salvamento en los que sean tomados en cuenta los logros y esfuerzos de los salvadores por prevenir y minimizar el daño al medio ambiente tal como se refiere el artículo 13 párrafo primero inciso b) del Convenio de Salvamento.***

Comisión de 2% de conformidad con la regla **XX**: Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidas en avería común.

Factura 2912 del "Council of Lloyd's" por costas propias de Arbitraje.

*Nota del ajustador: Este gasto **Si** se acepta en Avería Común de conformidad con la regla **VI a) párrafo 1º** porque: **Los gastos incurridos por las partes en la aventura de la naturaleza de salvamento, ya bajo contrato, ya de otra forma serán admitidos en avería gruesa.***

Comisión de 2% de conformidad con la regla **XX**: Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidas en avería común.

MONTO	AVERIA COMUN	AVERIA PARTICULAR	REMANENTE
1'100,000.00	1'100,000.00		
20,000.00	20,000.00		
200,000.00			200,000.00

Factura CESNAV01/589866 de CESNAV Ltd., por compensación especial por artículo 14 de la Convención Internacional de Salvamento Marítimo 1989.

*Nota del ajustador: Este gasto **No** se acepta en Avería Común de conformidad con la regla **VI b)** porque: **La compensación especial pagadera al salvador por el armador bajo artículo 14° de la Convención de Salvamento, en el supuesto especificado por el párrafo 4° de ese artículo, o bajo cualquier otra provisión de materia similar no será admitido en avería común.***

Comisión de 2% de conformidad con la regla.

Factura 555 de GERMANISCHER LLOYD por supervisión de reparaciones y expedición de Certificado de Clase.

*Nota del ajustador: Este gasto **Si** se acepta en Avería Común de conformidad con la regla **XIV** porque: **Al ser admitido el costo de las reparaciones en avería común, su supervisión también lo es, así como la***

expedición del certificado de clase que avala las adecuadas condiciones de navegabilidad del buque.

Comisión de 2% de conformidad con la regla **XX**: Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidas en avería común.

Factura VER0299 de COMPORTNAV, S.C., por elaboración de este documento.

*Nota del ajustador: Este gasto Si se acepta en Avería Común de conformidad con la regla **VI a) (C) (G)** porque: Es un gasto incurrido por las partes en la aventura de la naturaleza de salvamento, ya bajo contrato, ya de otra forma y aquí existía un contrato. Sólo aquellas pérdidas, daños o gastos que sean consecuencia directa de un acto de avería común, serán admitidos en la misma.*

Comisión de 2% de conformidad con la Regla **XX**: Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas el viaje serán en avería común.

MONTO	AVERIA COMUN	AVERIA PARTICULAR	REMANENTE
30,000.00	30,000.00		
230,000.00	230,000.00		
2'731,250.00	2'202,917.00 2'606,250.00 125,000.00	43,333.00	360,000.00
SUBTOTAL DEL BUQUE:			\$2'202,917.00

DETERMINACIÓN DE LA PÉRDIDA**CONCEPTO.****PERDIDA POR PARTE DEL CARGAMENTO.**

CARGAMENTO DE TUBOS DE ACERO PROPIEDAD DE "TAMTRADE", S. A.

Daños por mojadura:

*Nota del ajustador: Se convino con los dueños del cargamento que aproximadamente, el 80% de los daños a su carga fueron ocasionados por el agujero derivado del abordaje, y 20% se debieron a agua que entró a consecuencia de los daños derivados de la varadura intencional, en términos de la Regla III porque: **Daño causado a la nave y carga, o cualquiera de ellas, por agua o cualquier otro modo, incluyendo el daño por encallar se considera avería común.***

Comisión de 2% de conformidad con la regla **XX**: **Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán en avería común.**

Factura 363655 de Clyde & Co. por servicios legales durante Arbitraje de Salvamento.

*Nota del ajustador: Este gasto si se acepta en Avería Común de conformidad con la regla **VI a)** porque: **Los gastos incurridos por las partes en la aventura de la naturaleza de salvamento, ya bajo contrato, ya de otra forma serán admitidos en avería común.***

Comisión de 2% de conformidad con la Regla **XX**: **Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán en avería común.**

Factura MEX58896 de Heat Martens, S. A. por la colocación de garantía de Salvamento.

*Nota del ajustador: Este gasto **Si** se acepta en Avería Común de conformidad con la regla **XXII** porque: Cuando se han colectado depósitos en efectivo respecto de la responsabilidad de la carga para avería común, salvamento o cargos especiales se aceptan avería común sin perjuicio de la responsabilidad de las partes.*

Comisión de 2% de conformidad con la Regla **XX** : Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidos en avería común.

MONTO	AVERIA COMUN	AVERIA PARTICULAR	REMANENTE
215,000.00	43,000.00	172,000.00	
25,000.00	25,000.00		
5,000.00	5,000.00		
300,000.00	300,000.00		
15,000.00	15,000.00		
560,000.00	388,000.00	172,000.00	0.00

Factura CESNAV01/589866 de CESNAV Ltd., por premio de salvamento y gastos legales.

*Nota del ajustador: Este gasto **Si** se acepta en Avería Común de conformidad con la Regla **VI a)** porque: Los gastos incurridos por las partes en la aventura de la naturaleza de salvamento, ya bajo contrato, ya de otra forma, serán admitidos en avería común, siempre y cuando las operaciones*

de salvamento sean llevadas a cabo con el propósito de preservar del peligro la propiedad involucrada en la aventura marítima común.

Comisión de 2% de conformidad con la Regla XX : Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitido en avería común.

Factura 222 de "Almacenes Especializados ", S.A., por almacenaje de la carga tras maniobras de alijo.

Nota del ajustador: Este gasto Si se acepta en Avería Común de conformidad con la Regla X c) porque: Cuando el costo del manejo o descarga de la mercancía, combustible o reservas sea admisible como avería común, los costos de almacenaje, incluyendo el seguro si razonablemente fue hecho, vuelta a cargar y estibar de tal mercancía, combustible o reservas, será igualmente admitido en avería común.

Comisión de 2% de conformidad con la Regla XX : Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitido en avería común.

SUBTOTAL DE ESTE CARGAMENTO: \$388,000.00

CARGAMENTO DE ROLLOS DE PAPEL PROPIEDAD DE KIMBERLY CLARK, S.A.

Daños por mojadura.

Nota del ajustador: Se convino con los dueños del cargamento que aproximadamente el 80% de los daños a la carga fueron ocasionados por el agujero derivado del abordaje, en tanto que el 20% de los daños de debieron a agua que entró a consecuencia de los daños derivados de la varadura intencional de conformidad con la Regla III. Ya que daño causado a la nave y carga, o

cualquiera de ellas, por agua o cualquier otro modo, incluyendo el daño por encallar o hundir una nave en llamas a fin de extinguir el fuego a bordo del buque se considerará una avería común.

Comisión de 2% de conformidad con la Regla XX: Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitido en avería común.

MONTO	AVERIA COMUN	AVERIA PARTICULAR	REMANENTE
355,230.00	355,230.00		
25,000.00	25,000.00		
5,000.00	5,000.00		

Factura 363656 de Clyde & Co., por servicios legales durante Arbitraje de Salvamento.

Nota del ajustador: Este gasto Si se acepta en Avería Común de conformidad con la Regla VI a) porque: Los gastos incurridos por las partes en la aventura de la naturaleza de salvamento, ya bajo contrato, ya de otra forma, serán admitidos en avería común, siempre y cuando las operaciones de salvamento sean llevadas a cabo con el propósito de preservar del peligro la propiedad involucrada en la aventura marítima común.

Comisión de 2% de conformidad con la regla XX: Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidos en avería común.

Factura MEX58897 de Heat Martens Horner, S.A., por la colocación de garantía de Salvamento.

Nota del ajustador: Este gasto Si se acepta en Avería Común de conformidad con la Regla XXII porque: Cuando se han colectado depósitos en efectivo respecto de la responsabilidad de la carga para avería común, salvamento o cargos especiales, tales depósitos se harán sin demora alguna a una cuenta de un representante del armador y un representante de quien deposita en un banco que debe ser aprobado por ambos.

Comisión de 2% de conformidad con la Regla XX: Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidas en avería común.

Factura CESNAV01/589867 de CESNAV Ltd., por premio de salvamento y gastos legales.

Nota del ajustador: Este gasto de Avería Común de conformidad con la Regla VI a) porque: Los gastos incurridos por las partes en la aventura de la naturaleza de salvamento, ya bajo contrato, ya de otra forma, serán admitidos en avería común, siempre y cuando las operaciones de salvamento sean llevadas a cabo con el propósito de preservar del peligro la propiedad involucrada en la aventura marítima común.

Comisión de 2% de conformidad con la regla XX: Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidas en avería común.

Factura 223 de "Almacenes Especializados", S.A., por almacenaje de la carga tras las maniobras de alijo.

Nota del ajustador: Este gasto Si se acepta Avería Común de conformidad con la Regla X c) porque: Cuando el costo del manejo o descarga de la

mercancía, combustible o reservas sea admisible como avería común, los costos de almacenaje, incluyendo el seguro si razonablemente fue hecho, vuelta a cargar y estibar de tal mercancía, combustible o reservas, será igualmente admitido en avería común.

Comisión de 2% de conformidad con la regla XX: Ya que la comisión de 2% sobre desembolsos de avería común distintos de sueldos y mantenimiento del capitán, oficiales y tripulación, y combustible y provisiones no repuestas durante el viaje serán admitidas en avería común.

MONTO	AVERIA COMUN	AVERIA PARTICULAR	REMANENTE
	5,000.00	20,000.00	
330,000.00	330,000.00		
15,000.00	15,000.00		
730,230.00	730,230.00		

SUBTOTAL ESTE CARGAMENTO:

\$730,230.00

**DETERMINACION DE LOS VALORES CONTRIBUTORIOS
Y
DISTRIBUCION DE LAS CONTRIBUCIONES.**

BUQUE:

Valor al inicio de la travesía:	US \$ 28'075,055.00
Menos:	
Daños de Avería Común:	\$43,333.00
Daños de Avería Particular:	\$2'202,917.00
Subtotal:	\$2'246,250.00
Valor Neto del buque:	\$25'820,805.00
Más admisiones en Avería Común:	\$2'202,917.00
<u>Valor contributario:</u>	<u>\$2'202,917.00</u>

CARGAMENTO DE TUBOS DE ACERO:

Valor al inicio de la travesía:	US \$ 12'025,980.00
Menos:	
Daños de Avería Particular:	\$172,000.00
Daños de Avería Común:	\$388,000.00
Subtotal:	\$560,000.00
Valor Neto del Buque:	\$11'465,980.00
Más Admisiones en Avería Común:	\$388,000.00
<u>Valor contributario:</u>	<u>\$388,000.00</u>

CARGAMENTO DE ROLLOS DE PAPEL:

Valor al inicio de la travesía:	US \$ 3'789,000.00
Menos:	

Daños de Avería Particular:	\$0.00	
Daños de Avería común:	\$730,230.00	
Subtotal:		\$730,230.00
Valor neto del buque:		\$3'058,770.00
Más admisiones en Avería Común:		\$730,230.00
<u>Valor contributivo:</u>		<u>\$730,230.00</u> ”. ⁽⁴⁶⁾

4.2. Comentarios relativos al caso práctico.

Como se puede apreciar, todo ajuste de avería común comienza con la narración cronológica y sistemática de como se suscitaron los hechos, así como las generalidades del buque, es decir, sus particularidades; el nombre del buque, bandera, puerto de registro, eslora, manga, seguro del caso, el club de protección e indemnización, la carga a bordo, entre otras.

Posteriormente, se detalla qué acto de avería común decidió, razonada e intencionalmente, realizar el capitán del buque a fin de evitar que a consecuencia del accidente, se perdieran las propiedades involucradas en la aventura marítima común.

Inmediatamente después, se especifican todas y cada una de las medidas que se derivan de la realización de dicho acto de avería y del accidente que lo originó, como lo es: el salvamento; que se contrata para efectos de liberar al buque del estado en que se encuentra por el acto de avería común realizado, y por consecuencia del accidente que la motivó, las reparaciones del buque, el término de la aventura marítima común; en el caso de que las mercancías (cargamento), tengan como destino final el puerto donde se van a llevar a cabo las reparaciones del buque y el ajuste de avería común, el arbitraje del salvamento; en esta caso se detalla ante quien se ventila dicho arbitraje y el resultado del mismo, el cual consta

⁴⁶ Caso práctico de la Maestría en Ciencias de la Administración de Empresas Navieras y Portuarias de la Escuela Náutica “Cap. Alt. Fernando Siliceo y Torres”.

de la contribución que aportará el buque y los diferentes cargamentos a bordo, así como las costas legales y los honorarios de la defensa, siempre y cuando se pacte que los mismos se incluyan en dicho ajuste de avería.

Igualmente, se transcribe un extracto del libro de bitácora con la finalidad de saber con seguridad los tiempos del buque y a que hora sucedió el accidente que provocó el acto de avería común.

Consecutivamente, se abre una de las partes más importantes en el ajuste de avería común el cual se denomina; la determinación de la pérdida y distribución de las contribuciones en la aventura marítima común, en la cual consta de manera concreta la pérdida por parte del buque y la pérdida por parte de los cargamentos respectivamente, para que de tal modo se determinen los montos por avería común, avería particular y remanente e inmediatamente después se obtenga el subtotal del buque y el subtotal de los cargamentos respectivamente, y lo más importante, las notas que realiza el ajustador de avería para determinar **si el gasto se acepta o no como avería común de conformidad con lo que establecen las Reglas de York y Amberes**, y si aplica o no la comisión del 2% que consagra la regla XX de las reglas antes mencionadas, y así obtener el valor contributorio, el porcentaje, la contribución en avería común, lo admitido en avería común y el saldo final.

No obstante lo precedente, es pertinente mencionar que el objetivo y finalidad de todo ajuste de avería común, como se puede apreciar, es la determinación de la contribución de cada uno de los elementos partícipes en la aventura marítima común, en proporción al monto de sus respectivos intereses; por tanto, en dicho ajuste se determina qué gastos, sacrificios y daños son admitidos como avería gruesa, como avería particular y gastos remanentes y de qué manera se distribuyen.

CONCLUSIONES.

1.- La aventura marítima se constituye con la reunión de tres factores fundamentales: el buque, la carga y el flete, a los que se agregan los riesgos a que esa comunidad y el ejercicio de la navegación suponen.

2.- Durante la vigencia de la aventura, que comienza para cada factor desde la unión con lo demás, ella puede en conjunto o individualmente sufrir daños o dar origen a gastos, los cuales tienen distinta naturaleza y reciben distinto tratamiento jurídico, según sean ordinarios o extraordinarios, y según sea la causa de su producción.

3.- Se entiende por avería; todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario en que se incurra, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o ambas.

4.- Las averías se clasifican en: avería común o gruesa y avería particular o simple, siendo esta última definida por la propia ley de navegación; como toda la que no pueda ser considerada como avería común.

5.- **La avería común**; es todo daño, gasto o sacrificio que se realice en forma extraordinaria (no debe estar contemplada con anterioridad), intencional (a diferencia de accidental) y razonablemente (que cualquier persona pudo haber ordenado dicho acto en las mismas circunstancias con la información disponible) con el propósito de preservar del peligro la propiedad involucrada en la aventura marítima común, por la seguridad común, para evitar un daño o un gasto mayor, o para terminar en forma segura la aventura marítima común.

6.- Por tanto de la conclusión inmediata anterior, se desprende que los elementos del daño en la avería común son:

- a) Extraordinario.
- b) Intencional y;
- c) razonable.

Por otra parte la teleología:

- a) Para preservar del peligro la propiedad involucrada en la aventura marítima común.
- b) Por la seguridad común.
- c) Para evitar un daño o un gasto mayor, y;
- d) Para concluir en forma segura la aventura marítima común.

7.- La Avería Gruesa o Común, es una de las instituciones más antiguas del Derecho de la Navegación, receptada por la Lex Rhodia de lactu, que trató de conformar la fisonomía con la cual se conoce al instituto: la repartición de las consecuencias dañadas entre quienes participan en la aventura marítima.

8.- En la actualidad, la avería común es uno de los institutos que llevan a la uniformidad del Derecho de la Navegación, del Derecho Marítimo, mediante la adopción internacional de idénticas reglas y soluciones, y el uso convencional de las reglas de York y Amberes.

9.- Se concluye, que la teoría de la Avería Común conserva toda su importancia pero los intereses no son los mismos. En primer lugar, hoy, resulta raro el sacrificio de las mercancías para la salvación de la comunidad navegante y la avería común consiste en posibles daños al buque ante una situación excepcional y los gastos derivados de la misma situación. En segundo y último lugar, la actual generalización de los seguros, sobre todos los intereses a riesgo de esa comunidad (buque, flete y carga), lleva a las entidades aseguradoras a tener que soportar, finalmente, las contribuciones resultantes.

RECOMENDACIONES.

PRIMERA.- A lo largo del presente trabajo de investigación, se advierte que diferentes países cuentan con Tribunales Especializados en Materia de Derecho Marítimo y oficinas de ajustadores de averías. Sin embargo, en México no existen las mencionadas oficinas de ajustadores de averías ni los citados Tribunales Especializados en Materia de Derecho Marítimo, esto; debido a la falta de madurez y conocimientos de la sociedad mexicana respecto al ámbito marítimo.

SEGUNDA.- Igualmente, se aprecia que todas las controversias legales que se derivan de los problemas acaecidos en las vías de comunicación por agua, como colisiones, abordajes, averías, etc., son sometidas a arbitrajes internacionales ventilados en los multicitados Tribunales Marítimos Internacionales.

TERCERA.- Asimismo, es de menester importancia mencionar, que en México al no dirimirse controversias legales de carácter marítimo, resulta lógico, que los profesionales en derecho que ejercen en dicho país, tampoco tienen la preparación adecuada ni los conocimientos suficientes para representar los intereses de alguna de las partes en un asunto marítimo.

Bajo esa tesis, se **propone** que en México se le de mayor importancia al ámbito marítimo, haciéndolo a través de diplomados, cursos e implementando en el plan de estudios de las universidades la materia de derecho marítimo y materias relacionadas con la misma, propiciando con esto; la creación de especialistas en derecho marítimo y por que no, tribunales especializados en la materia.

BIBLIOGRAFÍA.

Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias,
Escuela Náutica Mercante "Capt. Alt. Fernando Silícico y Torres", Veracruz,
México.

Derecho Marítimo.

Editado Agencias de Cooperación Internacional del Japón.

Colección Académica 1999.

Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias,
Escuela Náutica Mercante "Capt. Alt. Fernando Silícico y Torres", Veracruz,
México.

Seguro Marítimo para Armadores.

Editado Agencias de Cooperación Internacional del Japón.

Colección Académica 1999.

Maestría en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias,
Escuela Náutica Mercante "Capt. Alt. Fernando Silícico y Torres", Veracruz,
México.

Reclamación de Avería Marítima.

Editado Agencias de Cooperación Internacional del Japón.

Colección Académica 1997.

OLVERA DE LUNA, Omar. MANUAL DE DERECHO MARÍTIMO.

Editorial Porrúa.

México, 1981.

CERVANTES AHUMADA, Raúl. DERECHO MARÍTIMO.

Editorial Herrero, S.A.

México, 1984.

SALGADO Y SALGADO, José Eusebio. DERECHO MARÍTIMO (PANORAMA DEL DERECHO MEXICANO).

Mc. Graw Hill.

México, D.F. 1997.

Dover Víctor. MANUAL DE SEGURO MARÍTIMO.

Editorial Witherby & Co. Ltd.

S/E.

Inglaterra 1997.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (Dirección General de Marina Mercante). NOMINA DE CONVENIOS MULTILATERALES Y BILATERALES MARÍTIMOS INTERNACIONALES.

SCT.

México, 1999.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (Dirección General de Marina Mercante). CONVENIOS INTERNACIONALES MARÍTIMOS.

SCT.

México, 1999.

SALGADO Y SALGADO, José Eusebio. APUNTES DE MÉXICO Y TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL A LA VOZ DEL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

PEMEX, México, 1997.

TRATADOS INTERNACIONALES.

REGLAS DE YORK Y AMBERES 1994.

LEY DE NAVEGACIÓN.