

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

**LA AVERIA COMUN O GRUESA Y LA
PRACTICA EN LA ATENCION DE
RECLAMOS DE SEGUROS**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva
de la
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
de la
Universidad de San Carlos de Guatemala

POR

FRANCISCO RODOLFO GONZALEZ BLANCO

Previo a optar al Grado Académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

Y a los Títulos de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, Octubre de 1996

04
T(3162)
C.A

JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

ECANO	Lic. José Francisco De Mata Vela
JCAL I	Lic. Luis César López Permouth
JCAL II	Lic. José Roberto Mena Izeppi
JCAL III	
JCAL IV	Br. Homero Iván Quiñónez Mendoza
JCAL V	Br. Joaquín Enrique Pineda Gudiel
SECRETARIO	Lic. Héctor Aníbal De León Velasco

TRIBUNAL QUE PRACTICO EL EXAMEN
TECNICO PROFESIONAL

ECANO	
en funciones)	Lic. Ronán Roca Menéndez
XAMINADOR	Lic. Ricardo Alvarado Sandoval
XAMINADOR	Lic. Manuel de Jesús Elías Higueros
XAMINADOR	Lic. Ricardo Ambrosio Díaz Díaz
SECRETARIO	Lic. Hugo Haroldo Calderón Morales

NOTA: "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la Tesis". (Artículo 25 del Reglamento para los exámenes Técnico Profesionales de Abogacía y Notariado y Público de Tesis).

ANDO PALOMO GONZALEZ

ado y Notario

fax: 390809

Avenida 11-25, Zona 9 Oficina 9
Guatemala, C. A.



2370-96

Guatemala 05 de agosto de 1996.

Señor Decano
de la Facultad de
Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos
de Guatemala

FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES
SECRETARIA

20 AGO. 1996

RECIBIDO
Hora: 17:40
OFICIAL

Señor Decano:

Cumplo por este medio con emitir DICTAMEN respecto a la realización del trabajo de tesis titulado: "LA AVERÍA COMÚN O GRUESA Y LA PRACTICA EN LA ATENCION DE RECLAMOS DE SEGUROS" del estudiante Francisco Rodolfo González Blanco, que me fuera encomendado según providencia de fecha 16 de octubre de 1991.

La temática misma de la tesis, impone un profundo conocimiento de esa extensa área del Derecho Mercantil, que es el Comercio Marítimo, integrado en el Libro III, parte no derogada del Antiguo Código de Comercio, del que el sustentante dá prueba de conocerlo conceptual y técnicamente en forma profunda.

Así, la Avería Común o Gruesa, institución fundamental del Transporte y el Seguro Marítimo, es revisada in-extenso por el sustentante, quien con aporte de su experiencia en el campo del reclamo y del ajuste del Seguro Marítimo, logra reducir a sus aspectos mas sencillos la práctica de la rutina de reclamo, lo que tendrá una innegable utilidad para los ajustadores de departamentos de reclamos de empresas aseguradoras y Abogados de consignatarios.

Es por ello, señor Decano, que mi opinión es emitida en el sentido de recomendar la publicación de la tesis presentada por el estudiante FRANCISCO RODOLFO GONZALEZ BLANCO, previo a obtener el grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales y los títulos profesionales de Abogado y Notario.

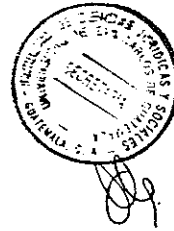
Con las muestras de mi consideración y respeto

VICTOR PALOMO GONZALEZ
Decano

CIUDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



UNIVERSIDAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES
UNIVERSITARIA, 1994-12
N. de la. Centroamérica

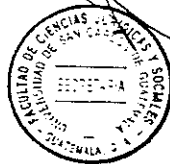


DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES;
Guatemala, dieciocho de septiembre de mil novecientos no-
venta y seis. -----

Atentamente, pase al Lic. Mario Estuardo Gordillo Galindo,
para que proceda a Revisar el Trabajo de Tesis del Bachi -
del Sr. FRANCISCO RODOLFO GONZALEZ BLANCO y en su oportunidad
emita el dictamen correspondiente. -----

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

alhj.



Alvarez, Gordillo, Mejia, Asociados

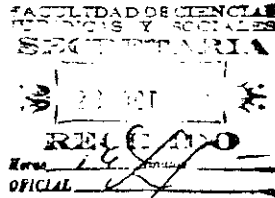
Lic. Mario Estuardo Gordillo Galindo
ABOGADO Y NOTARIO



Guatemala, 21 de octubre de 1,996.-

3154-96

Lic. JOSE FRANCISCO DE MATTA VELA
Decano de la Facultad de
Ciencias Juridicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Presente.



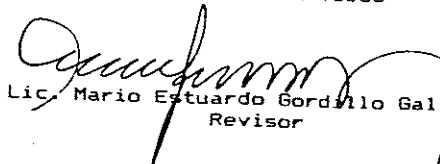
Señor Decano:

En atención a la providencia de fecha dieciocho de septiembre del año en curso, por la cual se me encomendó revisar el trabajo de tesis del Bachiller FRANCISCO RODOLFO GONZALEZ BLANCO titulado "LA AVERIA COMUN O GRUESA Y LA PRACTICA EN LA ATENCION DE RECLAMOS DE SEGUROS" me permito informar a usted:

- a) Comparto en su totalidad el dictamen rendido oportunamente por el señor Asesor de Tesis Licenciado Hector Rolando Falomo Gonzalez, en el sentido de que el trabajo presentado por el Bachiller Gonzalez Blanco, impone un profundo conocimiento del Comercio Maritimo dentro del Derecho Mercantil, en especial el Transporte y el Seguro Maritimo y particularmente la Avería Común o Gruesa y que la experiencia del ponente, permite comprender dicha institución de una manera sencilla.
- b) Estimo que el trabajo presentado, permitirá contar con una fuente de consulta de un tema que no aparece dentro de los programas de Derecho Mercantil pero de importancia en el ámbito facultativo, específicamente en lo relativo a seguros;
- c) En el trabajo de mérito, se cumplieron con las recomendaciones que fueran formuladas y cumpliéndose con los requisitos legales correspondientes, procedente es someterlo a consideración en el examen público correspondiente.

Sin otro particular, atentamente;

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Lic. Mario Estuardo Gordillo Galindo
Revisor

Mario Estuardo Gordillo Galindo
Abogado y Notario



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES;
Guatemala, veinticuatro de octubre de mil novecientos no-
venta y seis.-----

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la
Impresión del Trabajo de Tesis del Bachiller FRANCISCO
RODOLFO GONZALEZ BLANCO intitulado "LA AVERIA COMUN O -
GRUESA Y LA PRACTICA EN LA ATENCION DE RECLAMOS DE SEGU-
ROS". Artículo 22 del Reglamento para Exámenes Técnico
Profesional y Público de Tesis.-----

[Handwritten signature]
alhj.



DEDICO ESTE ACTO

A mis padres: EFRAIN GONZALEZ AVILA
LEONOR BLANCO DE GONZALEZ

A mis hermanas: THELMA
SILVIA

A mi esposa: IRMA TERCERO DE GONZALEZ

A mis hijos: ODETTE
ANA LISSETTE
RODOLFO

A: LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA

A: LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y
SOCIALES

"LA AVERIA COMUN O GRUESA Y LA PRACTICA EN LA ATENCION DE RECLAMOS DE SEGUROS "

INDICE	Pág.
<u>INTRODUCCION</u>	i
<u>CAPITULO I</u>	
1. ORIGEN Y DESARROLLO DE LA AVERIA COMUN O GRUESA, DEFINICION Y DIFERENCIA CON LA AVERIA PARTICULAR.	1
2. PRINCIPIOS DE LA AVERIA COMUN O GRUESA, LA ECHAZON.	8
3. EJEMPLOS DE AVERIA GRUESA.	11
4. EJEMPLO SIMPLIFICADO DE UN AJUSTE DE AVERIA GRUESA EN UNA ENCALLADURA.	12
5. CLASIFICACION DE LAS AVERIAS COMUNES O GRUESAS.	18
6. LA ACCION EN LA AVERIA GRUESA.	20
7. LAS REGLAS DE YORK Y AMBERES DE 1974.	21
8. REGULACION EN LA LEY GUATEMALTECA.	32
9. REGULACION EN EL PROYECTO DE CODIGO CENTROAMERICANO DE LA NAVEGACION.	43
<u>CAPITULO II</u>	
<u>EL ACCIDENTE:</u>	47
1. REPORTE A LOS PROPIETARIOS DEL BUQUE O ARMADORES.	47
<u>EN EL PUERTO DE REFUGIO:</u>	48
2. REPORTE A LOS PROPIETARIOS.	48
3. ESTIMACION DE GASTOS.	50
4. DESIGNACION DE LOS INSPECTORES.	50
<u>CAPITULO III</u>	

DAÑOS A LA CARGA:	51
1- DEBER DE LOS ARMADORES DE PROTEGER LA CARGA.	51
2. DAÑOS A LA CARGA EN LA AVERIA GRUESA.	52
3. RECLAMOS DE CARGA.	53
<u>CAPITULO IV</u>	
EN EL PUERTO DE DESTINO	53
1. ENTREGA DE LA CARGA.	53
2. " DECLARACION " DE AVERIA GRUESA.	54
3. DECISION DE OBTENER GARANTIA.	55
4. FORMAS DE GARANTIAS REQUERIDAS.	56
5. CARGAS PARA LAS CUALES SE REQUIERE GARANTIA.	57
6. CUANDO SE REQUIERE LA GARANTIA.	57
7. COMPROMISO DE RESARCIMIENTO DE AVERIA GRUESA.	58
8. GARANTIA DE LOS ASEGURADORES.	59
9. DEPOSITOS EN EFECTIVO.	60
<u>CAPITULO V</u>	
AJUSTE E INDEMNIZACION	61
1. EL AJUSTE DE LA AVERIA GRUESA.	62
2. DOCUMENTOS REQUERIDOS PARA EL AJUSTE.	64
3. VALUACION DE LA CARGA.	65
4. INDEMNIZACION CONFORME EL AJUSTE.	66
5. AVERIA GRUESA DE UN BUQUE EN LASTRE.	66
6. CRITICAS A LA INSTITUCION DE LA AVERIA GRUESA.	66

. CONCLUSIONES.	69
<u>APITULO VI</u>	
DOCUMENTOS RELACIONADOS QUE NORMALMENTE SE LLENAN EN CASO DE AVERIA GRUESA (IMPRESOS EN IDIOMA INGLES).	70
. FORMULARIO DE COMPROMISO DE AVERIAS DE LLOYD'S (AVERAGE POLICY).	70
. FORMULARIO DE UNA GARANTIA DE LOS ASEGURADORES (AVERAGE POLICY).	71
. FORMULARIO DE UN RECIBO DE DEPOSITO EN EFECTIVO (GENERAL POLICY CASH DEPOSIT RECEIPT).	72
. FORMULARIO DE UN ACUERDO DE NO SEPARACION (STANDARD FORM OF NON-SEPARATION AGREEMENT).	72
. FORMULARIO DE VALUACION DE LA CARGA (CARGO VALUATION FORM)	73
PENDICE:	75
. DOCUMENTO N° 1 FORMULARIO DE COMPROMISO DE AVERIAS DE LLOYD'S.	77
. DOCUMENTO N° 2 FORMULARIO DE UNA GARANTIA DE LOS ASEGURADORES.	78
. DOCUMENTO N° 3 FORMULARIO DE LLOYD'S DE UN RECIBO DE DEPOSITO EN EFECTIVO.	79
. DOCUMENTO N° 4 FORMULARIO DE UN ACUERDO DE NO SEPARACION.	80
. DOCUMENTO N° 5 FORMULARIO DE VALUACION DE LA CARGA.	81
BIBLIOGRAFIA	83

INTRODUCCION

Como Ajustador de seguros en el ramo de transporte, desde 1,970 a la fecha, consideré que era importante hacer el presente trabajo de Tesis sobre una de las instituciones mas antiguas del Transporte Marítimo como lo es la Avería Gruesa, la cual es en efecto tema de especialistas como lo son los liquidadores o ajustadores de Avería Gruesa, cuya práctica y dominio de esta especialidad se encuentra en los países poseedores del gran mercado del seguro de transporte marítimo.

La presente Tesis pretende informar a todas aquellas personas personas, ya sea jurídicas como individuales, especialmente abogados, ajustadores, estudiantes y personal que labora en las diferentes compañías navieras, los antecedentes históricos de la institución, concepto, regulación nacional e internacional, la mecánica de un ajuste e indemnización de avería gruesa y los documentos que normalmente se relacionan con el trámite de la misma, deseando que este trabajo, contribuya al conocimiento de esta institución.

CAPITULO I

1. ORIGEN Y DESARROLLO DE LA AVERIA COMUN O GRUESA, DEFINICION Y DIFERENCIA CON LA AVERIA PARTICULAR.

El principio de Avería Común o Avería Gruesa, fué primeramente formulado por los antiguos Griegos, (Lex Rhodia de Jactu) en una máxima relacionada con la echazón, cuyas disposiciones sobre la materia fueron incluidas en el derecho civil romano e incorporadas así al Digesto de Justiniano, que dice:

" Dispone la ley Rodia que si para aligerar la nave se hubiesen arrojado al mar unas mercancías, se resarcirá con la contribución de todos, el daño que en beneficio de todos se causó ".

Aunque la disposición de la Ley de Rodia se refiere sólo a la echazón, el principio enunciado se ha considerado suficientemente amplio para ser aplicado a todos los demás casos de daños y gastos causados voluntariamente en beneficio y utilidad común.

Conforme fué desarrollandose la doctrina, varios tipos de pérdidas fueron agregadas a la echazón y quizás el paso mas importante sea el reconcimientto que el desembolso de dinero no era diferente del sacrificio de la propiedad si se incurría en las mismas circunstancias y por el mismo propósito.

No es posible aquí seguir la pista de este desarrollo histórico, pero hay dos puntos que son significativos:

PRIMERO: La avería común ha tenido una destacada función en el comercio marítimo, antes que los armadores y comerciantes concibieran la idea de protegerse ellos mismos de los riesgos financieros por medio del seguro. Esto subraya un hecho importante: el que la avería común existe, y debe ser considerada muy independientemente del seguro marítimo. En las condiciones comerciales modernas, los aseguradores de buques y carga invariablemente pagan proporciones de pérdidas de avería común y contribuciones bajo sus pólizas, pero su interés en la avería común es secundario. Así los principios y práctica

de la avería común no pueden ser comprendidos, a menos que en primera instancia consideraciones de el seguro, sean dejadas aparte.

SEGUNDO: La avería común variaba en su desarrollo y aplicación por los tribunales en los diferentes países líderes del comercio marítimo en Europa, y en su aplicación, los distintos países adoptaron reglas diferentes. De este modo lo que constituía pérdida de avería común o método de cálculo, o contribución a la pérdida, variaba de país a país, cosa que perjudicaba el carácter internacional del comercio marítimo. Las desventajas de esto fueron obvias, lo que obligó a una serie de intentos para obtener una uniformidad internacional mediante el establecimiento de normas uniformes sobre la materia.

La primera iniciativa en tal sentido, adoptada en 1860 bajo los auspicios de la Asociación Nacional para el Fomento de las Ciencias Sociales, dió lugar a una serie de Conferencias internacionales, la primera de las cuales se celebró en Glasgow, Escocia en Septiembre de 1,860.

La conferencia de Glasgow aprobó varias resoluciones tendientes a establecer una codificación uniforme del derecho de la avería gruesa para su inclusión en las leyes de todos los países marítimos. A continuación se redactó un proyecto para que fuera examinado en el Tercer Congreso Internacional sobre la avería gruesa celebrado en Nueva York en 1864.

Este congreso aprobó 11 reglas denominadas " **Las Reglas de York** ". Antecedente básico de la codificación en tal sentido el Congreso, recomendó asimismo, que los órganos legislativos de los países interesados estudiaran la posibilidad de promulgar las Reglas de York como parte de su ordenamiento jurídico interno, y que hasta que se aprobasen las disposiciones legales correspondientes, se incluyeran sus cláusulas en las pólizas de fletamento y en los conocimientos de embarque nacionales.

Las Reglas de York fueron posteriormente enmendadas en una conferencia celebrada en Amberes, Holanda en 1877, en la que se agregó una duodécima regla. A partir de ese momento adquirieron su nombre actual: **LAS REGLAS DE YORK-AMBERES.**

Posteriormente, en 1890 en Liverpool las Reglas de York y Amberes fueron modificadas nuevamente, después de varios años de estarse aplicando, esta vez en una conferencia de la Asociación para la Reforma y Codificación del Derecho de Gentes. Las reglas revisadas cuyo número había sido ampliado a 18, fueron llamadas " **REGLAS DE YORK Y AMBERES 1890** "

La evolución de las condiciones en que se efectuaba el comercio dió lugar a que las Reglas de 1890 dejaran de ser adecuadas. Dichas Reglas " no abarcaban en absoluto todos los puntos en litigio sino que consistían en una serie de normas reguladoras de ciertas cuestiones concretas ", - respecto de las cuales era sabido que existían diferencias entre las leyes o los usos al celebrarse las primeras conferencias sobre el tema, las reglas tampoco estaban basadas en principios coherentes y lógicos, por eso surgieron nuevas iniciativas impulsadas por el Juez Inglés (DODWALL), concernientes a la preparación de un código completo de la avería común o gruesa. Subsistía sin embargo, la voluntad de revisar las Reglas de 1890 y de incluir el enunciado de unos principios generales.

No fue sino hasta la Conferencia de la Asociación de Derecho Internacional (antes llamada Conferencia para la Reforma y Codificación del Derecho Gentes), celebrada en Estocolmo, Suecia en 1924 que se revisaron las Reglas de 1890 y se aprobó también una declaración general de los principios de la avería gruesa, que deberían aplicarse en los supuestos no regidos por las reglas numeradas. Estos principios se enunciaron en siete reglas designadas en forma literal Reglas de la A a la G.

Los principios generales y las reglas particulares " se agruparon unos junto a otros sin verdadera coherencia, sin respetar su unidad conceptual. A pesar de que las reglas fueron recibidas en los medios de seguros " con una aprobación casi general ", era evidente que planteaban grandes problemas de interpretación ". En el caso Vlassopoulos & Foreign Marine Insurance Co. (The Makis) surgió un problema característico de este género. En dicho asunto, el juez Inglés falló que las reglas precedidas de letras constituían las normas generales y que las reglas numeradas debían aplicarse a los casos particulares. En

consecuencia, no podía haber un caso de avería gruesa a tenor de lo dispuesto en las reglas particulares que no estuviera regido también por las disposiciones de las reglas generales. Esta interpretación era claramente contraria a la intención de los redactores de las Reglas de 1924. Por consiguiente para contrarrestar el fallo del tribunal, se elaboró un acuerdo conocido con el nombre de " **Pacto del Makis** " que indica: " En la liquidación de la avería gruesa, las siguientes Reglas precedidas de letras y números se aplicarán con exclusión de cualquier ley y práctica incompatible con ellas.

Excepto en lo previsto en las reglas numeradas, la avería gruesa será liquidada de acuerdo con las reglas alfabetizadas ".

Las Reglas de 1924 no obtuvieron el apoyo y la aprobación de los Estados Unidos de Norte América entre otras razones por la definición del acto de avería gruesa de la Regla A limitaba ésta a los sacrificios hechos o los gastos realizados para el salvamento común y no abarcaba los gastos realizados para la " continuación del viaje ", que de conformidad con el ordenamiento jurídico de los Estados Unidos eran imputados en la avería gruesa. Por eso, muchas cláusulas de avería gruesa establecían expresamente la incorporación parcial de las Reglas, con omisión de todas las que iban precedidas de letras, excepto la regla F, relativa a los gastos realizados en sustitución de otros.

Las Reglas de 1950 se modificaron nuevamente en 1974, por el Comité Marítimo Internacional (CMI), e incluyó una nueva " regla de interpretación ", por la que se incorporaba a las Reglas el " Pacto del Makis ", anteriormente citado.

Las Reglas de 1950 fueron modificadas nuevamente en 1974 por el CMI en una conferencia celebrada en Hamburgo, Alemania, y la última revisión efectuada de nuevo por el CMI en Junio de 1990 en París, modificó la Regla VI. Esa modificación fue hecha a petición del OMI (Organización Marítima Internacional), para armonizar el texto de la regla en concordancia con el Convenio sobre Salvamento Marítimo, de 1989. El nuevo texto se denomina **REGLAS DE YORK Y AMBERES 1974, en su forma enmendada en 1990.**

De modo que las reglas de York y Amberes comprenden una regla de interpretación, compuesta por siete reglas generales precedidas de las letras A a la G y 22 reglas numeradas mediante romanos (I a XXII). Dichas reglas generalmente se incorporan a los Conocimientos de Embarque (Bill of Lading), las pólizas de fletamento (Charter Party), y a las Pólizas de Seguro Marítimo. En la mayoría de los países, las Reglas no tienen fuerza jurídica de por sí, sino por convenio o pacto. Las partes pueden convenir que el ajuste de la Avería Gruesa se haga de acuerdo con las Reglas de York y Amberes, y pueden pactar, del mismo modo, su adopción sujetandola a modificación expresa o tácita.

DEFINICION DE LA AVERIA COMUN O GRUESA:

Con base en los datos, tanto históricos como conceptuales descritos anteriormente, podemos ya ofrecer una definición de la institución de Avería Común o Gruesa así:

" Toda pérdida que sobreviene a consecuencia de los sacrificios o gastos extraordinarios realizados para conservar el buque y el cargamento constituye avería gruesa y su importe debe distribuirse a prorrata entre todos los interesados."

Esta definición de Avería Gruesa, emitida en el asunto Birkley c. Presgrave, en 1801 , y fué adoptada por la jurisprudencia posterior codificada después en la Marine Insurance Act, de 1906 (Ley del Seguro Marítimo del Reino Unido), que en su artículo 66 define la " pérdida de Avería Gruesa " y el " Acto de Avería Gruesa " del modo siguiente:

1) La pérdida de avería gruesa es una pérdida que ha sido causada por un acto de avería gruesa o es consecuencia directa de éste, y comprende tanto el gasto de avería gruesa como el sacrificio de avería gruesa.

2) Existe acto de avería gruesa cuando voluntaria y razonablemente se realizan en tiempo de peligro un sacrificio o un gasto extraordinarios con el fin de conservar los bienes comprometidos en la aventura común."

J.bes En su guía práctica de Fletamentos y Términos de Embarque dice de la avería gruesa: Esta expresión cubre todo el daño que pueda sufrir un buque y / o su cargamento

durante un viaje, así como también los gastos extraordinarios en que se pueden incurrir en una aventura marítima. El término " avería " se usa también para indicar pérdida parcial.

En nuestra legislación se encuentra en el Decreto Gubernativo N° 2,946 de fecha 15 de Septiembre de 1,942 parte no derogada por el Código de Comercio vigente contenido en el Decreto N° 2-70 del Congreso de la República, (Libro III DEL COMERCIO MARITIMO. CAPITULO II DE LA AVERIA COMUN, DE LA RESOLUCION PARA CAUSARLA Y DE LA ECHAZON), en cuyo artículo 1088 reputa como avería común, no sólo el daño que en virtud de deliberaciones motivadas y antes o después de emprendido el viaje, se causan en conjunto o separadamente al buque o a su carga, para salvarlos de un inminente riesgo del mar, sino que también el daño sobreviniente por consecuencia directa e inevitable del sacrificio y los gastos imprevistos ejecutados en provecho común, en las épocas y forma indicadas.

La definición enunciada en la Regla A de las Reglas de York y Amberes, 1974 que es fundamentalmente la misma que la de la ley del seguro marítimo del Reino Unido, dice: " Existe un acto de avería gruesa cuando, y solamente cuando, se ha hecho o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una aventura marítima común."

Como podrá observarse en el derecho Inglés y las Reglas de York y Amberes (Regla A), se limita la avería gruesa a los sacrificios y los gastos realizados por la seguridad común, los tribunales de los Estados Unidos, han adoptado también el principio del beneficio y utilidad común y el resultado útil o salvamento de la aventura. De modo que los gastos realizados en utilidad del buque y el cargamento, una vez puestos éstos a salvo, para poder concluir el viaje (como las reparaciones provisionales en un puerto de refugio), son abonados como avería gruesa.

Es conveniente señalar, que la expresión " avería gruesa " se utiliza para designar :

- a) El acto de avería gruesa, o sea , el sacrificio o gastos realizados con el fin de preservar de un peligro común el buque, el cargamento y el flete.
- b) La pérdida de avería gruesa, que sobreviene como resultado del acto de avería gruesa.
- c) La contribución a la avería gruesa, que es la distribución de la pérdida entre los beneficiados.

DIFERENCIA ENTRE AVERIA GRUESA Y AVERIA PARTICULAR O SIMPLE:

Mientras que la avería simple se refiere solamente al daño y / o gasto que es soportado exclusivamente por los Armadores o Propietarios u Operadores de un buque, que ha sufrido daño a consecuencia de mal tiempo o por los dueños del cargamento que ha sido dañado en tránsito; por ejemplo: daños debidos a derrames o daños por los cuales ha habido que hacer gastos extraordinarios. La diferencia sustancial es que en el campo de avería simple no hay cuestión de interés común; es decir que cada interés tendrá que soportar su propia pérdida, y no hay razón para que el daño o gastos sean repartidos proporcionalmente entre los intereses afectados.

En el caso que un buque encallase, pero fuera reflotado en la pleamar por sus propios medios, el daño, si lo hay, será considerado avería simple; sin embargo si el buque ha sido puesto a flote con ayuda de remolcadores, u otros auxilios mecánicos los gastos extraordinarios en que se ha incurrido han sido en interés común, carga y flete, de modo que está plenamente justificado su reparto proporcional en la avería gruesa.

En el mundo del seguro marítimo " avería " tiene un significado completamente diferente. Simplemente quiere decir " pérdida parcial ", y los dos tipos de avería existentes son: Avería Común o Gruesa, y Avería Particular.

El Acta de Seguro Marítimo de 1906 no nos dice mucho acerca de la avería particular, pero en la sección 64 define avería particular como " pérdida parcial de la materia asegurada, causada por un riesgo contra el cual se ha asegurado, y el cual no es pérdida de Avería común.

Bajo la cobertura del seguro marítimo, hay dos tipos básicos de pérdidas que son pérdida parcial y pérdida total. Cuando ocurre una pérdida lo primero que necesariamente hay que saber es si es pérdida total, o pérdida parcial. Si es una pérdida parcial fortuita es avería particular, no avería común o gruesa.

2. PRINCIPIOS DE LA AVERIA COMUN O GRUESA Y LA ECHAZON.

Para que un sacrificio o gasto esté sujeto a contribución de avería gruesa, se debe cumplir con los siguientes requisitos:

1- Que el sacrificio o gasto sea extraordinario

El sacrificio o gasto de avería gruesa debe ser de carácter extraordinario para poder ser admitido en avería gruesa. Lo cual dicho en otras palabras, indica que si el gasto o sacrificio fue hecho como resultado de las medidas ordinarias adoptadas en cumplimiento de los deberes y obligaciones que tiene un porteador provenientes de un contrato de transporte, no puede reclamarse la contribución de avería gruesa.

La regla "A" de York y Amberes limita explícitamente el alcance del acto de avería gruesa a cualquier sacrificio o gasto extraordinarios realizados para la seguridad común.

La regla VII versa sobre el ejemplo clásico de los daños causados a las máquinas y calderas de un buque que se encuentre encallado en situación de peligro con el fin de reflotarlo. Esos daños se admitirán en avería gruesa siempre que se demuestre que provienen de un acto realmente intencionado de reflotar el buque para la seguridad común, a riesgo de tal daño. Por el contrario, cuando un buque está a flote ninguna pérdida o daño causado por el funcionamiento de los elementos de propulsión y calderas será admitido en avería gruesa, bajo ningún concepto.

2- Que el acto sea intencional y razonable

Para que constituya un acto de avería gruesa, el sacrificio o gasto debe haberse hecho o contraído intencionada y razonablemente para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una aventura marítima común (Regla A).La varada voluntaria de un buque para la seguridad común y el hundimiento

deliberado del buque para extinguir un incendio a bordo y salvar el buque y su cargamento son ejemplos de sacrificio voluntario realizado intencionada y razonablemente para seguridad común.

Si la cosa ya se hubiera perdido por accidente no podrá considerarse sacrificada. Así, a tenor de lo dispuesto en la Regla IV de la Reglas de York y Amberes, la pérdida o el daño causados por cortar los restos o partes del buque que previamente hayan sido arrancados o que se hayan perdido por accidente no serán admitidos como avería gruesa.

3- Que la finalidad sea la seguridad común

A tenor de la Regla "A" de York y Amberes, el acto de avería gruesa ha de haberse realizado con el objeto de preservar de un peligro todos los intereses comprometidos en aventura marítima común. Así el sacrificio o gasto realizados para la seguridad de una parte de los bienes comprometidos en la aventura no da derecho a exigir la contribución por avería gruesa sino que son a cuenta del propietario de la cosa concreta salvada mediante ese sacrificio o gasto.

Aunque la Regla "A" adopta el punto de vista Inglés de limitar el alcance del acto de avería gruesa al logro del salvamento común, y a diferencia del derecho Norteamericano, no amplía el principio para incluir el beneficio común y la continuación del viaje con seguridad, determinadas reglas numeradas de las Reglas de York y Amberes como el apartado b) de la regla X y el apartado b) de la regla XI, admiten en avería gruesa ciertos gastos de ese género. Como en virtud de la Regla de interpretación, las Reglas numeradas prevalecen sobre las reglas precedidas de letras, los gastos realizados en beneficio común de toda la aventura y para proseguir el viaje con seguridad serán abonados de conformidad con las Reglas de York y Amberes. De ese modo , los gastos admitidos en avería gruesa no se limitan a los realizados para lograr el salvamento sino que comprenden también los efectuados en beneficio y utilidad común del buque y la carga a fin de que el viaje pueda terminar felizmente, tal como las reparaciones provisionales y otros gastos realizados en un puerto de refugio

4- que el propósito sea preservar de un peligro

La Regla A de las Reglas de York y Amberes dispone además que el sacrificio o gasto, para constituir un acto de avería gruesa, debe haberse hecho o contraído con el objeto de preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura común. Ahora bien, no es necesario que el peligro sea inminente sino que "debe ser real y no imaginario...sustancial y no sólo leve o insignificante." En resumen, debe ser un peligro cierto. Como ilustración del principio anterior, cito ejemplos de dos casos prácticos: Un buque a la deriva, sin fuerza motriz y en medio del océano sería tomado como en peligro para este propósito, aunque el tiempo estuviera calmado en ese momento y no hubiera riesgo inmediato de pérdida o daño cercano.

Por otra parte, si un capitán de un buque sano decide prudentemente buscar refugio en un fondeadero porque tiene noticias del acercamiento de una tormenta. Estos casos citados, normalmente no darían surgimiento a un caso de avería gruesa, pues el peligro no es cierto.

LA ECHAZON:

En el inicio de este trabajo, esbozamos el principio de la echazón cuando citamos la "Lex Rodia de Jactu" la cual disponía: Que si para aligerar la nave, se hubiesen arrojado al mar unas mercancías, se resarciría con la contribución de todos el daño que en beneficio de todos se causó." históricamente es el primer caso y el mas antiguo de avería común por encontrarse en el Digesto y en todas las recopilaciones de usos de la edad media. Antiguamente era una maniobra útil y frecuente que permitía alijar un buque para permitirle resistir la tempestad o huir más rápidamente del mal tiempo o del enemigo.

La maniobra era relativamente fácil considerando la naturaleza de las mercaderías en aquellos tiempos.

Hoy, la echazón ha llegado a ser una hipótesis casi teórica de avería común. Ante todo porque el cargamento nunca es excesivo, pues en los buques modernos el grado de

inmersión es indicado por la línea de flotación de carga. Además no sería una maniobra muy útil alijar un buque. En fin nos encontramos en la mayoría de las veces en la imposibilidad de hacerlo: los cargamentos vienen bien estibados y amarrados, son muy pesados y por el mal tiempo y la ayuda de los medios de a bordo no se lograría alijar el navío hoy día.

Tipos de Echazón:

Se distinguía dos tipos de Echazón, la echazón regular y la irregular, dependiendo que el capitán haya o no consultado con los principales de la tripulación la medida que iba a tomar. Si la echazón fuese irregular puede ser clasificada como avería común o gruesa, si fué útil. En la práctica, se indica siempre en la bitácora de abordó del buque, que los principales de la tripulación fueron consultados, lo que torna regular la echazón.

Casos en que la echazón no está clasificada como avería común:

- 1- La echazón de la carga de la cubierta.
- 2- La echazón de las mercancías cargadas clandestinamente.

Como expresé anteriormente, la echazón hoy día ha dejado de ser tener la importancia que tuvo en su momento, dado a las características estructurales de los buques modernos, por lo que la institución de la avería gruesa es la que se ha desarrollado a partir del principio de la echazón.

3. EJEMPLOS DE AVERIA GRUESA:

Considero de utilidad describir los siguientes ejemplos de los accidentes mas frecuentes que dan origen al surgimiento de avería gruesa y de los tipos de sacrificios y gastos de avería gruesa que mas o menos están relacionados entre si. Es necesario indicar que son simples ejemplos, por lo que no vienen exhaustivamente detallados.

ENCALLADURA: Daños al buque y a la maquinaria por el esfuerzo en reflotarlo, pérdidas o daños a la carga por echazon o descarga forzosa. Costo de descarga, almacenamiento y recarga de la carga que se

hubiere descargado.

INCENDIO:

Daños al buque o carga debido a los esfuerzos para extinguir el fuego, gastos de puerto de refugio.

PERDIDA DE COMBUSTIBLES:

Pérdida de los materiales del buque quemados como combustible, gastos de puerto de refugio.

MOVIMIENTO DE LA CARGA

DURANTE MAL TIEMPO:

Echazón de la carga, gastos de puerto de refugio.

**MAL TIEMPO, COLISION,
ROTURA DE MAQUINARIA,
U OTROS ACCIDENTES QUE
INCLUYAN DAÑOS AL BUQUE
REPARACION O DETENCION EN**

EL PUERTO:

Gastos de puerto de refugio o de arribada forzosa

En adición al sacrificio y los gastos mencionados, (y otros no mencionados) cualquiera de las incidencias arriba indicadas, puede dar surgimiento a reclamo por gastos de salvamento. Aunque bajo la ley de muchos países los gastos de salvamento caen estrictamente en una categoría separada distinta de la avería gruesa, la Regla VI de York y Amberes 1974 provee que cualquier Pago en ese respecto será tratado como avería gruesa.

GASTOS DE PUERTO DE REFUGIO:

Las Reglas X y XII de York y Amberes definen las circunstancias en las que poniendo en un puerto de refugio o arribada forzosa pueden dar surgimiento a reclamo de avería gruesa, así como también los gastos que pueden ser permitidos cuando aplican a esas circunstancias, tales como gastos de entrada y salida del puerto de refugio, salarios y manutención de la tripulación etc.

4. EJEMPLO SIMPLIFICADO DE UN AJUSTE DE AVERIA GRUESA EN UNA ENCALLADURA.

Este ejemplo muy simplificado tiene por objeto mostrar como se dividen las pérdidas y los gastos de los Armadores, y los Propietarios de la carga, y la proporción de la contribución que se realiza por parte de los Ajustadores de Avería Gruesa, especialistas que se dedican exclusivamente a estos cálculos y residen en los países líderes en el mercado de Seguros.

Pérdidas y Gastos de los Armadores (propietarios del buque).

costo de las reparaciones por daños a la maquinaria del buque contraídos en las operaciones de reflotamiento

L 2,500

Costo de descarga, almacenamiento en lanchones y carga de la mercancía descargada para aligerar el buque

1,000

Salvamento otorgado a los remolcadores para reflotar el buque

11,500
15,000

pérdidas y gastos de los dueños de la carga

Valor de la carga echada en el esfuerzo de reflotamiento

5,000

Daños a la carga causada por descarga forzada, almacenamiento y carga de lo ya descargado

1,000 6,000

21,000

repartición proporcional:

El Buque valor acordado en el destino en malas condiciones

67,500

agregar asignación de avería gruesa por daños de reflotación

2,500

L. 70,000

paga en proporción

L 7,000

La Carga Valor factura después de deducir

pérdidas y daños

134,000

agregar asignación de avería gruesa respecto

de echazón y daños debido a descarga forzada

6,000 140,000

paga en proporción

14,000

L 210,000 21,000

(Avería Gruesa igual al 10 % del valor de contribución)

Saldo del Ajuste:**El Propietario del Buque:**

Recibe crédito por pérdidas y gastos de Avería Gruesa	15,000
Paga por contribución de Avería Gruesa	<u>7,000</u>
<i>saldo a recibir</i>	L. 8,000

El Propietario de la Carga:

Paga por contribución de Avería Gruesa	L. 14,000
Recibe Crédito por pérdidas de Avería Gruesa	L. <u>6,000</u>
<i>saldo a pagar</i>	L. 8,000

LA CONTRIBUCION Y LA LIQUIDACION:**I) LA CONTRIBUCIÓN:**

- 1- El objeto de la avería gruesa es distribuir la pérdida a prorrata entre los intereses llamados a costearla (Buque, Carga, Flete), y que se han beneficiado proporcionalmente, al valor de los bienes salvados del acto de avería gruesa.
- 2- La contribución se reparte entre los bienes salvados y los bienes sacrificados en forma de gasto o daño a fin de equiparar a quien sufre la pérdida y los otros grupos de intereses. Si el dueño de los bienes sacrificados, o la persona a la que se han irrogado gastos, quedase excluido de la contribución y fuese indemnizado por el valor total se hallaría en posición mas ventajosa que los otros grupos de intereses comprometidos en la aventura. De modo que no se abona como avería gruesa el valor total de la pérdida o el gasto porque la persona que ha sufrido la pérdida aporta también su cuota contributiva.
- 3- La persona que por su culpa o negligencia causa un sacrificio o daño de avería gruesa, no puede pedir para si la contribución de los demás. Por ejemplo el Naviero que en violación de su contrato de transporte no pone el buque en estado de navegar al comienzo

del viaje y esa inabegabilidad es causa del siniestro que da lugar al acto de avería gruesa, no puede exigir contribución por avería gruesa.

Ahora bien , el hecho que el acto de avería gruesa haya sido provocado por culpa de una de las partes en la aventura no afecta a su carácter de avería gruesa y la contribución es exigible entre las demás partes de ella.

4- Para privar a una persona de su derecho de exigir contribución, la " falta " debe consistir, según el derecho inglés en " un hecho que la ley considere lesivo de un derecho ajeno, es decir un hecho constitutivo de cuasidelito ". De ese modo, si el naviero está exonerado en virtud del contrato de transporte de toda responsabilidad por la innabegabilidad del buque, su derecho a la contribución no resultará afectado si tal innabegabilidad dió lugar a un sacrificio o gasto de avería gruesa, puesto que en ese caso, la falta no constituye cuasidelito.

Los tribunales de los Estados Unidos, sin embargo, no aceptan esa opinión. Antes de la Ley Harter, toda cláusula que confiriese al naviero derecho a contribución por avería gruesa en tales supuestos se consideraba nula por ser contraria al orden público. En el caso The Irrawaddy se planteó la cuestión de si la Ley Harter (art. 3), que exoneraba al naviero de responsabilidad por los "daños o pérdidas ocasionados por faltas o errores cometidos en la navegación y manejo del buque " (faltas náuticas), tenía por efecto que éste pudiera exigir contribución por el gasto de avería gruesa a que hubiera dado lugar la negligencia en la navegación y manejo del buque.

El Tribunal supremo falló que la ley lo liberaba de responsabilidad por el pago de daños y perjuicios, pero que no afectaba a las demandas sobre avería gruesa. El mismo razonamiento sería aplicable en los Estados Unidos en virtud de las Reglas de la Haya y la Haya - Visby si se hubieran incorporado expresamente al contrato de transporte.

Para eludir los efectos de las resoluciones judiciales se incluyeron en los contratos de transporte cláusulas por las que se daba a los navieros derecho a exigir en tales supuestos la contribución por avería gruesa. En el asunto The Jason, el Tribunal Supremo de los

Estados Unidos aceptó finalmente la validez de tales cláusulas. Por eso ahora se incluye casi siempre en los conocimientos de embarque y las pólizas de fletamento la llamada " Nueva Cláusula Jason " en virtud de la cual, cuando se practique la liquidación de acuerdo con la legislación de los Estados Unidos o cualquier otro ordenamiento jurídico análogo, el naviero sólo perderá su derecho a exigir de los cargadores que contribuyan a la indemnización de la avería gruesa en caso de actos u omisiones de su parte en que intervenga culpa o negligencia no penadas por la ley.

6- Las Reglas de York y Amberes regulan esta cuestión en la Regla D, que expresa:

"Cuando el acontecimiento que motivó el sacrificio o gasto haya sido consecuencia de una falta cometida por una de las partes comprometidas en la aventura, subsistirá la obligación de contribuir; pero ello sin perjuicio de las acciones o medios de defensa que puedan afectar a dicha parte por tal falta."

Esta Regla ha sido considerada " causa de desorientación y también de los intentos de los porteadores de obtener contribución por avería gruesa aun siendo responsables en virtud de las Reglas de la Haya por pérdidas o daños de las mercancías."

LA LIQUIDACION:

1-La liquidación de la avería gruesa se practica al termino del viaje y salvo pacto en contrario según las leyes del puerto en que éste haya terminado, Por eso, si después del sacrificio o gasto de avería gruesa, se pierde toda la aventura, no ha lugar a contribución. Pero si el viaje termina en un puerto de arribada, la liquidación se hace en lugar donde termina el viaje.

2- En la liquidación de la avería gruesa es necesario determinar el valor de las pérdidas de avería gruesa que han de abonarse (masa de averías o masa acreedora). y el valor de cada interes contribuyente (masa imponible o masa deudora). Todos los intereses que estaban en riesgo en el momento del acto de avería gruesa (normalmente el buque, la carga y el flete) contribuirán según su valor a la llegada a puerto. Este principio viene a ser confirmado por la Regla G de las Reglas de York y Amberes, que dispone: " la

liquidación de avería gruesa se establecerá tanto con respecto a la pérdida como para la contribución sobre la base de los valores en el momento y lugar en que termina la aventura "

3- Surge una dificultad, sin embargo, cuando el buque transporta mercancías a más de un punto de destino y sobreviene una pérdida de avería gruesa antes de su llegada al primer puerto de descarga. La Regla G no parece aportar ninguna respuesta de donde y según que valores ha de practicarse la liquidación en tal caso.

La Regla XVII de York y Amberes regula más particularmente la cuestión de los valores contribuyentes. La revisión de 1974 de esta Regla introdujo un cambio fundamental en la base de determinación del valor contribuyente de la carga al disponer que: "...el valor del cargamento acreditado [será] el del momento de la descarga, éste mediante la factura comercial entregada al receptor (consignatario), o a falta de tal factura, mediante el valor del embarque. " De ese modo, en vez del valor del mercado vigente el último día de la descarga, el valor contribuyente del cargamento se basa en el precio que figure en la factura del receptor, con inclusión del costo del seguro y el flete salvo que el flete esté a riesgo (ej. el flete a cobrar en el destino contra entrega de mercancías), para el porteador.

4- Para constituir un interés contribuyente el flete, debe estar en riesgo en el momento en que se ejecuta el acto de avería gruesa. El flete debido o que se esté devengando en el momento del acto de avería gruesa es el flete en riesgo, y contribuye a la pérdida con arreglo al importe eventualmente devengado. De ese modo, si el pago del flete, en virtud de un conocimiento de embarque o una póliza de fletamento, es exigible a la entrega de las mercancías en el puerto de destino, el flete está en riesgo para el porteador y si es salvado por el rescate del buque o el cargamento contribuye a la pérdida de avería gruesa. Por otra parte, si el flete se paga por anticipado o si es pagadero en el momento determinado, tanto si el buque o la mercancía llegan a buen puerto como si se pierden en el viaje (" flete devengado todo evento "), ese flete no está a riesgo para el porteador

sino en riesgo para el propietario de la carga y como tal pasa a integrar el valor del cargamento y no se considera capital contribuyente separado.

5- Al estimarse el valor contribuyente del flete, los gastos realizados para adquirirlo, desde el momento en que se ejecuta el acto de avería gruesa hasta la terminación del desembarque del cargamento en el puerto final de destino, se deducen del importe del flete bruto abonado. La Regla XVII de York y Amberes se limita a regular el valor contribuyente del flete, sin describir los supuestos en que el flete contribuye a la avería gruesas.

5. CLASIFICACION DE LAS AVERIAS COMUNES O GRUESAS:

La avería común o gruesa es susceptible de clasificarse en dos grandes grupos: las que se causan voluntariamente al buque o al cargamento, que se llaman AVERIAS- DAÑOS, y las que consisten en gastos efectuados por el capitán en el interés común, que se denominan AVERIAS- GASTOS, grupos que desarrollaremos a continuación, deteniendonos en sus respectivas sub-especies.

1- AVERIAS-DAÑOS:

1.1.1 Averías del Cargamento: Este tipo de averías no dejan dudas, puesto que el acto es ejecutado por el Capitán y no por el Cargador. Si el acto es realizado en el interés común de la expedición, es justo que todos contribuyan a reparar esta avería.

1.1.2 La Echazón: Como ya he mencionado anteriormente, es el ejemplo más antiguo que registra la historia Marítima, Antiguamente era una maniobra útil y frecuente que permitía alijar un buque para permitirle resistir una tempestad o huir más rápidamente del mal tiempo o del enemigo. En la actualidad, la mercadería viaja debidamente estibada dentro de las bodegas del buque y conforme los planos de estiba que son elaborados técnicamente, se conoce el lugar que ocupa cada clase de mercancía, y además la línea de flotación del buque va señalada en el casco, lo que permite conocer la capacidad de carga. Cabe recordar que en dos casos la echazón no se considera avería

común: el primero cuando la carga viaja sobre la cubierta, y el segundo cuando la carga viaja clandestinamente.

1.1.3 Los Efectos del Buque Quemados como Combustible: Esta norma está contenida en la Regla IX de York y Amberes: Los efectos y provisiones del buque que en caso de peligro haya sido preciso quemar como combustible, para la seguridad común serán admitidos como avería gruesa, sólomente cuando el buque se hubiere aprovisionado de suficiente combustible.

1.1.4 Las Pérdidas de las Mercaderías Colocadas en alijadores: Este es el caso el el cual los buques no descargan directamente al muelle, sino se hace la operación por medio de barcazas o alijadores del buque al barcaza y de éstas al muelle. Este tipo de operación era común en el antiguo puerto de San José y Champerico en el océano pacífico.

1.1.5 Todos los Demás Daños Causados a las Mercancías por el Acto Voluntario del Capitán: La extinción del incendio a bordo, es uno de los casos mas comunes y segun la Regla III de York y Amberes, la avería gruesa no comprende para los daños causado para las partes del buque o a las mercancías que se hubieren incendiado, ya que los daños no provienen de un acto voluntario del Capitán.

Este tipo de averías dejan entrever alguna duda, puesto que al dejar al Capitán la libertad de calificarlas, podrian muchas averías propiamente particulares convertirse en comunes, por ello las Reglas de York y Amberes son cuidadosas de señalar los daños al buque que se pueden considerar avería gruesa.

1.1.5 El sacrificio de aparejos y accesorios:

La regla IV de York y Amberes menciona expresamente, la pérdida o daños causados por cortar los restos o partes del buque, y antiguamente los mástiles, palos, cables y velas eran mencionados en este sacrificio.

1.1.6 Encalladura voluntaria del buque:

Cuando el capitán decide encallar el buque para la seguridad común, las perdidas o daños como consecuencia de tal acto, son admitidos como avería gruesa, pero se excluye la

Existe un acto de avería gruesa cuando, y solamente cuando, se ha hecho o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una aventura marítima común.

REGLA B

Los sacrificios y gastos de avería gruesa serán soportados por los diversos intereses contribuyentes, sobre las bases establecidas a continuación.

REGLA C

Sólo serán admitidos en avería gruesa aquellos daños, pérdidas o gastos que sean consecuencia directa del acto de avería gruesa.

Las pérdidas o daños sufridos por el buque o la carga a consecuencia de retrasos, ya sean en el viaje o posteriormente, tales como demoras, y cualquier pérdida indirecta, como pérdida de mercado, no serán admitidas en avería gruesa.

REGLA D

Cuando el acontecimiento que motivó el sacrificio o gasto haya sido consecuencia de una falta comitada por una de las partes comprometidas en la aventura, subsistirá la obligación de contribuir; pero ello sin perjuicio de las acciones o medios de defensa que puedan afectar a dicha parte por tal falta.

REGLA E

La carga de la prueba que una pérdida o gasto debe ser admitida en avería gruesa corresponde a la parte que reclama dicha admisión.

REGLA F

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

REGLA G

La liquidación de avería gruesa se establecerá , tanto con respecto a la pérdida como para la contribución sobre la base de los valores en el momento y lugar en que termina una aventura.

Esta regla no afecta a la determinación del lugar en que deba practicarse la liquidación de la avería gruesa.

REGLA I.- ECHAZON DELCARGAMENTO

Ninguna echazón de cargamento será admitida como avería gruesa a menos que tal cargamento se transporte de acuerdo con los usos reconocidos del comercio.

REGLA II.- DAÑO POR ECHAZON Y SACRIFICIO PARA LA SEGURIDAD COMUN.

El daño causado a un buque y la carga o a cualquiera de ambos, por o a consecuencia de un sacrificio hecho para la seguridad común y por el agua que penetre por las escotillas abiertas, o por cualquier otra abertura practicada con el objeto de efectuar una echazón para la seguridad común, será admitido en avería gruesa.

REGLA III.- EXTINCION DE FUEGO A BORDO

El daño causado a un buque y a su cargamento, o cualquiera de ellos, por agua o de otro modo, incluso el que se produzca al varar o hundir el buque, para extinguir un fuego a bordo, será admitido en avería gruesa; sin embargo, no se efectuará abono alguno por el daño ocasionado por humo o calor, cualquiera que fuera su causa.

REGLA IV.- CORTE DE RESTOS

La pérdida o daño causados por cortar los restos o partes del buque que previamene hayan sido arrancados o que se hayan perdido por accidente no serán admitidos en avería gruesa.

REGLA V.- VARADA VOLUNTARIA

Cuando un buque es varado voluntariamente para la seguridad común, con independencia de si hubiese o no encallado forzosamente la pérdida o daño que de ello se derive será admitido en avería gruesa.

REGLA VI.- REMUNERACION POR ASISTENCIA O SALVAMENTO

Los gastos en que hayan incurrido las partes comprometidas en la aventura a causa de una asistencia o salvamento, ya se realicen mediante contrato o de otra forma, serán admitidos en avería gruesa en medida en que dichas operaciones tengan por objeto preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una aventura marítima común.

REGLA VII.- DAÑOS CAUSADOS A LAS MAQUINAS Y CALDERAS

Es daño que se cause a toda máquina y caldera de un buque que se encuentre encallado y en situación de peligro, con el fin de reflotarlo, se admitirá en avería gruesa, siempre que se demuestre que proviene de un acto realmente intencionado de reflotar el buque para la seguridad común, a riesgo de tal daño; pero cuando un buque está a flote ninguna pérdida o daño causado por el funcionamiento de los elementos de propulsión y calderas será admitido en avería gruesa, bajo ningún concepto.

REGLA VIII.- GASTOS DE ALIJO DE UN BUQUE EMBARRANCADO Y DAÑOS CONSIGUIENTES

Cuando un buque está embarrancado y se procede a la descarga del cargamento, provisiones y combustible del mismo, o de cualquiera de ellos, en circunstancias tales que esa medida constituye un acto de avería gruesa, los gastos extra de alijo, alquiler de gabarras y reembarque (si se realizan) así como las pérdidas o daños que resulten por tal motivo, serán admitidos en avería gruesa.

REGLA IX.- EFECTOS Y PROVISIONES DEL BUQUE QUEMADOS COMO COMBUSTIBLE

Los efectos y provisiones de buque o cualquiera de ellos que en caso de peligro haya sido preciso quemar como combustible, para la seguridad común, serán admitidos en avería gruesa cuando, y solamente cuando, el buque se hubiera aprovisionado ampliamente de combustible; pero la cantidad de combustible que hubiera sido consumida, valorada al precio corriente en el último puerto de salida del buque y en la fecha de tal partida, será acreditado a la avería gruesa.

REGLA X.- GASTOS DE PUERTO DE REFUGIO, ETC.

a) Cuando un buque haya encallado en un puerto o lugar de refugio o haya vuelto a su puerto o lugar de carga a causa de un accidente, sacrificio u otras circunstancias extraordinarias que exijan esta determinación para la seguridad común, los gastos de entrada en tal puerto o lugar serán admitidos como avería gruesa; y cuando el buque vuelva a salir nuevamente, con todo , o parte del cargamento primitivo, los gastos correspondientes de salida de tal puerto o lugar, que sean consecuencia de la entrada o retorno, serán así mismo admitidos en avería gruesa.

Cuando un buque se encuentre en un puerto o lugar de refugio y haya de ser trasladado necesariamente a otro puerto o lugar porque las reparaciones no pueden efectuarse en el primer puerto o lugar, las estipulaciones de esta regla serán de aplicación al segundo puerto o lugar de refugio y los gastos de tal traslado, incluyendo las reparaciones provisionales y el remolque, se admitirán en avería gruesa.

Las estipulaciones de la Regla XI se aplicarán a la prolongación del viaje producida por aquel traslado.

b) Los gastos de manipulación a bordo o descarga del cargamento, combustible o provisiones, ya sean en un puerto o lugar de carga, de escala o de refugio, se admitirán en avería gruesa cuando la manipulación o descarga fuesen necesarias o para la seguridad común o para permitir las averías causadas al buque por sacrificio o accidente, si tales reparaciones fueran necesarias para proseguir el viaje con seguridad, excepto en aquellos casos en que la avería del buque se descubra en un puerto o lugar de carga o de escala sin que haya ocurrido ningún accidente o circunstancia extraordinaria durante el viaje, a menos que tal medida sea necesaria para la seguridad común.

c) Siempre que los gastos de manipulación o descarga del cargamento, combustible provisiones se admitan en avería gruesa, los gastos de almacenaje, incluyendo los de seguro contraídos razonablemente, el reembarque y la estiba de dicha carga, combustible o provisiones serán igualmente admitidos en avería gruesa.

Pero si el buque es condenado o no prosigue su viaje original, los gastos de almacenaje serán admitidos en avería gruesa solamente hasta la fecha de la condena del buque o la del abandono del viaje, o hasta la fecha de la terminación de la descarga si la declaración de la condena o abandono del viaje se produce antes de dicha fecha.

REGLA XI.- SALARIOS Y MANUTENCION DE LA TRIPULACION Y OTROS GASTOS OCACIONADOS PARA GANAR EL PUERTO DE REFUGIO Y EN ESTE PUERTO, ETC.

Los salarios y manutención devengados razonablemente por el capitán, oficiales y demás tripulantes y el combustible y aprovisionamientos consumidos durante la prolongación del viaje ocasionado por la entrada del buque en un puerto o lugar de refugio o por su retorno al puerto o lugar de carga serán admitidos en avería gruesa, cuando los gastos de entrada en dicho puerto o lugar se admitan con el mismo carácter, de conformidad con la Regla X a).

b) Cuando un buque haya entrado o sido detenido en un puerto o lugar a consecuencia de accidente, sacrificio u otras circunstancias extraordinarias que hagan esto necesario para la seguridad común o para permitir que se repare el daño causado por sacrificio o accidente, si las reparaciones fuesen necesarias para proseguir el viaje con seguridad, los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulantes, abonados razonablemente durante el período extraordinario de detención en tal puerto o lugar hasta que el buque esté o hubiera debido estar listo para continuar su viaje, serán admitidos en avería gruesa. Sin embargo, cuando las averías del buque se descubran en un puerto o lugar de carga o de escala sin que ningún accidente u otra circunstancia extraordinaria en relación con estas averías se haya producido durante el viaje, entonces los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulantes, así como el combustible y provisiones consumidos durante el período extra de detención con motivo de las reparaciones de las averías así descubiertas, no serán admitidas en avería gruesa, aun en el caso de que las reparaciones sean necesarias para continuar con seguridad el viaje.

Cuando el buque sea condenado o no continúe su viaje original, los salarios de manutención del capitán, oficiales y tripulación y el combustible y provisiones consumidos se admitirán en avería gruesa solamente hasta la fecha en el que el buque fué condenado o la del abandono del viaje o hasta la fecha de terminación de la descarga del cargamento en el caso de condena del buque o abandono del viaje antes de esa fecha.

El combustible y aprovisionamiento consumidos durante el período extraordinario de detención se admitirán como avería gruesa, a excepción del combustible y provisiones que se hayan consumido al efectuar las reparaciones no admisibles en avería gruesa.

Los gastos de puerto devengados durante el período extraordinario de detención serán igualmente admitidos como avería gruesa, excepto los gastos que se hayan devengado únicamente por razón de reparaciones no admisibles en avería gruesa.

c) A los efectos de ésta y de las demás Reglas, los salarios incluirán todos los pagos hechos al capitán, oficiales y tripulantes, o en su beneficio, tanto si tales pagos son impuestos por la Ley a los Armadores como si resultan de las condiciones o cláusulas de los contratos de trabajo.

d) Cuando se paguen horas extraordinarias al capitán, oficiales y tripulantes para el entretenimiento del buque o para reparaciones cuyo coste no sea admisible en avería gruesa, tales horas extraordinarias se admitirán en avería gruesa, sólo hasta el límite de la economía realizada en los gastos que se habría efectuado y admitido como avería gruesa si no hubiera sido por dichas horas extraordinarias.

REGLA XII.- DAÑO CAUSADO AL CARGAMENTO EN LA DESCARGA, ETC.

Las pérdidas o daños sufridos por el cargamento, el combustible o las provisiones en operaciones de manipulación, descarga, almacenaje, reembarque y estiba serán abonados en avería gruesa, tan sólo cuando el coste de las respectivas operaciones sea admitido como avería gruesa.

REGLA XIII.- DEDUCCIONES DEL COSTO DE LAS REPARACIONES

Las reparaciones que se admitan en avería gruesa no estarán sujetas a deducciones por diferencia de " nuevo a viejo " cuando el material viejo se sustituya en su totalidad o en parte, por nuevo, a menos que el buque tenga más de quince años, en cuyo caso la deducción será de un tercio.

Las deducciones se regularán por la edad del buque, a contar desde el 31 de Diciembre del año en que se terminó su construcción hasta la fecha en que se produjo el acto de avería gruesa, excepto por lo que respecta a aislamientos, botes salvavidas y similares, aparatos y equipos de comunicación y navegación, máquinas calderas, para los cuales las deducciones se regularán según la edad de las partes particulares a que se aplique.

Las deducciones se efectuarán sobre el costo del nuevo material o de sus partes, una vez terminados y listos para ser instalados a bordo.

Ninguna deducción se hará respecto a provisiones, pertrechos, anclas y cadenas.

Los gastos de dique o de varadero y los de movimiento del buque se abonarán en su totalidad.

Los gastos de limpieza, pintura o rascado de fondos no se admiten en avería gruesa a menos que los fondos hayan sido pintado o rascados dentro de los doce meses anteriores al acto de avería gruesa, in cuyo caso dichos gastos se admitirán por mitad.

REGLA XIV.- REPARACIONES PROVISIONALES

Cuando se efectúen reparaciones provisionales a un buque para la seguridad común o por daño causado en sacrificio de avería gruesa, y sea en un puerto de carga de escala o de refugio, el coste de tales reparaciones será admitido en avería gruesa.

Cuando se efectúen reparaciones provisionales de un daño producido por accidente fortuito, a fin de permitir al término del viaje, el coste de estas reparaciones será admitido como avería gruesa sin tener en cuenta la economía para otros intereses, si la hubiera, pero solamente hasta alcanzar la suma economizada de gastos que se hubieran devengado y abonado en avería gruesa, si estas reparaciones no se hubiesen efectuado en aquel lugar.

No se hará deducción alguna por diferencia de " nuevo a viejo " en el coste de las reparaciones provisionales que se abonen en avería gruesa.

REGLA XV.- PERDIDA DE FLETE

La pérdida de flete resultante de una pérdida o daño del cargamento será bonificada en avería gruesa, tanto si es causada por acto de avería gruesa como si la pérdida o daño del cargamento se abona con tal carácter.

Del importe del flete bruto perdido se deducirán los gastos en que el propietario del mismo hubiese incurrido para ganarlo, pero que no ha efectuado por causa del sacrificio.

REGLA XVI.- VALOR QUE DEBE ADMITIRSE PARA LA CARGA PERDIDA O AVERIADA POR SACRIFICIO

El valor que debe admitirse en avería gruesa por daño o pérdida de carga sacrificada por este hecho será el importe de la pérdida sufrida basado en el precio en el momento de la descarga, establecido mediante la factura comercial entregada al receptor o a falta de tal factura en base del valor del embarque. El precio en el momento de la descarga incluirá el costo del seguro y flete, salvo que este flete no esté a riesgo para la carga.

Cuando una mercancía así averiada sea vendida y el importe del daño no se haya convenido de otra forma, la pérdida que se admitirá en avería gruesa será la diferencia entre el producto neto de la venta y el valor neto de las mercancías en estado sano, computándose éste de la forma establecida en el párrafo primero de esta Regla.

REGLA XVII.- VALORES CONTRIBUYENTES

La contribución a la avería gruesa se establecerá sobre los valores netos reales de las propiedades a la terminación de la aventura, salvo que el valor del cargamento acreditado sea en el momento de la descarga, éste mediante la factura comercial entregada al receptor o a falta de tal factura, mediante el valor del embarque. El valor de la mercancía incluirá el costo del seguro y flete, salvo que el flete no esté en riesgo para la carga y previa deducción de las pérdidas o averías sufridas por la mercancía antes o durante la descarga. El valor del buque será estimado sin tomar en consideración el beneficio o

detrimento que pueda representar cualquier contrato de fletamento por tiempo o a casco desnudo al que esté sujeto el buque.

A estos valores se añadirá el importe de las propiedades sacrificadas admitido en avería gruesa si no está ya incluido. Del flete y del precio del pasaje en riesgo serán deducidos los gastos y remuneración de la tripulación que no se hubieran devengado para ganar el flete si el buque y la carga se hubiesen perdido totalmente en el momento del acto de avería gruesa y hayan sido admitidos en avería gruesa. Igualmente se deducirán del valor de las propiedades todos los gastos extras relativos a ellas incurridos con posterioridad al acaecimiento que da lugar a la avería gruesa, excepto cuando los mismos se admitan en avería gruesa.

Cuando un cargamento es vendido en el curso del viaje contribuirá por el producto neto de la avería en avería gruesa.

Los equipajes de los pasajeros y los efectos personales que no hayan sido embarcado bajo conocimiento de embarque no contribuirán a la avería gruesa.

REGLA XVIII.- AVERIAS AL BUQUE

El importe que se admitirá en avería gruesa por daño o pérdida sufridos por el buque, sus máquinas y / o aparejos, cuando sean consecuencia de un acto de avería gruesa, será el siguiente:

- a) En caso de reparación o renovación, el costo real y razonable de reparar o renovar el daño o pérdida que procedieren de acuerdo con la Regla XIII.
- b) Cuando no se repare o renueve la depreciación razonable derivada del daño pérdida, pero que no exceda del costo estimado de las reparaciones.

No obstante, cuando el buque sea pérdida total o el costo de las reparaciones del daño excediera del valor del buque una vez reparado, el importe que se admitirá en avería gruesa será la diferencia entre el valor estimado del buque en estado sano después de deducir el costo estimado de las reparaciones que no sean admisibles en avería gruesa y

el valor del buque en su estado de avería, pudiendo ser determinado este valor por el producto neto de su venta si la hubiere.

REGLA XIX.- MERCADERIAS NO DECLARADAS O FALSAMENTE DECLARADAS

El daño o pérdida causado a las mercancías cargadas sin conocimiento del armador o de su agente o por las que intencionadamente hubiesen sido objeto de una falsa declaración en el momento del embarque, no se abonarán en avería gruesa, pero tales mercancías estarán sujetas a la correspondiente contribución si se salvaran.

La pérdida o daño causado a las mercancías que hayan sido falsamente declaradas al embarque por un valor inferior al real, se abonarán sobre la base del valor declarado, pero contribuirán con su valor real.

REGLA XX.- ADELANTO DE FONDOS

Se admitirá en avería gruesa una comisión del dos por ciento sobre el importe de los desembolsos de avería gruesa, distintos de los salarios y manutención del capitán, oficiales tripulantes y del combustible y provisiones que no hayan sido reemplazados durante el viaje; pero cuando los fondos no hayan sido proporcionado por alguno de los intereses contribuyentes, los gastos en que se incurra para obtener los fondos necesarios, por medio de un préstamo a la gruesa o de otra forma, así como la pérdida sufrida por los propietarios de la mercancía vendida a tal fin, serán admitidos en avería gruesa.

El costo del seguro de las cantidades adelantadas para pagar los gastos de avería gruesa será igualmente admitido.

REGLA XXI.- INTERESES SOBRE LAS PERDIDAS ABONADAS EN AVERIA GRUESA

Sobre el importe de los gastos, sacrificios y bonificaciones, admitidos en avería gruesa se abonará un interés del tipo del siete por ciento anual hasta la fecha de la liquidación de avería gruesa, debiendo tener en cuenta los reembolsos que hayan sido hechos en ese

intervalo por los contribuyentes interesados, o suministrados por el fondo de depósitos de avería gruesa.

REGLA XXII.- REGIMEN DE LOS DEPOSITOS EN METALICO

Cuando de hayan constituido depósitos en metálico en garantía de la contribución del cargamento de la avería gruesa, a los gastos de salvamento o gastos especiales, estos depósitos deberán ser ingresados sin dilación alguna en una cuenta especial, abierta conjuntamente a nombre de un representante designado por el armador y de un representante designado por los depositantes, en un banco convenido por ambas partes.

La suma así depositada, conjuntamente con los intereses acumulados, si los hubiere, se conservará como garantía para el pago de las partes acreedoras en razón de la avería gruesa, de los gastos de salvamento o especiales, pagaderos por la carga y en atención a los cuales se han constituido los depósitos. Los pagos a cuenta o los reembolsos de depósitos, podrán ser hechos con la autorización escrita del Liquidador. Estos depósitos, pagos o reembolsos serán efectuados sin perjuicio de las obligaciones definitivas de las partes.

8. REGULACION EN LA LEY GUATEMALTECA.

No cabe duda que la vetustez de nuestra legislación en el campo marítimo, merece una revisión constante tras los adelantos significativa en materia de legislación marítima, y por la trascendencia multinacional que posibilitará la anhelada uniformidad internacional. A continuación, transcribo la regulación vigente no positiva, ya superada por las Reglas de York y Amberes de 1,950 y 1,974 respectivamente. Nuestra legislación regula lo relativo a la avería gruesa en el Código De Comercio, Decreto Gubernativo N° 2,946 DE FECHA 15 DE SEPTIEMBRE DE 1,942 PARTE NO DEROGADA POR EL NUEVO CODIGO DE COMERCIO Dto. 2-70 Del Congreso De La República. TITULO V CAPITULOS II Y III. Como veremos a continuación.

CAPITULO II

DE LA AVERIA COMUN, DE LA RESOLUCION PARA CAUSARLA Y DE LA ECHAZON.

ART.- 1088.- Se reputa como avería común, no sólo el daño que en virtud de deliberaciones motivadas y antes o después de emprendido el viaje, se causan en conjunto o separadamente al buque o a su carga para salvarlos de un inminente riesgo de mar, sino que también el daño sobreviniente por consecuencia directa e inevitable del sacrificio y los gastos imprevistos ejecutados en provecho común, en las épocas y formas indicadas.

ART. 1089.- Corresponde a la clase de averías comunes:

- 1º. La entrega de cualquier cosa hecha a los enemigos o piratas por composición y a título de rescate del buque, del cargamento o de ambas cosas a la vez;
- 2º. Los sueldos y gastos de los rehenes durante su detención hasta su regreso al buque o a su domicilio;
- 3º. Los gastos hechos para reclamar conjuntamente la libertad del buque y carga capturados y el costo de residencia del capitán, oficiales y tripulación durante la detención, incluso sueldos y manutención;
- 4º. Los daños que recibe el buque o el cargamento defendiéndose contra enemigos o piratas, la pérdida de municiones de guerra consumidas en el combate y las recompensas prometidas o dadas a los hombres de mar para estimular su valor;
- 5º. Los gastos de curación, manutención y asistencia de los hombres de mar y pasajeros heridos, mutilados o estropeados en defensa del buque o en el servicio de la maniobra durante el combate, y los sueldos que los primeros devenguen hasta su completo restablecimiento;
- 6º. Los salarios, manutención y rescate del hombre de mar que hubiere sido preso o detenido hallándose ocupado en tierra o en mar en servicio del buque. Los salarios y manutención de los hombres de mar correspondientes al tiempo en que el buque espere

un convoy o permanezca en un puerto neutral por temor fundado de enemigos o piratas, o por hallarse bloqueado el puerto de su destino;

7°. La pérdida de las cosas arrojadas al mar para alijar el buque, sea que pertenezcan a él, al cargamento o a la tripulación, y el daño que cause la echazón a las que quedaron a bordo;

8°. La cortadura o inutilización deliberada de los mástiles, cables, amarras, velas o cualquiera otro objeto accesorio del buque;

9°. El abandono voluntario de anclas, botes lanchas y demás aparejos para salvar el buque de un abordaje o de cualquier otro riesgo de mar;

10. Los daños causados por forzamiento de velas para preservar el buque o la carga de un peligro inminente;

11. El daño intencionalmente causado al buque para extinguir un incendio o facilitar el desague, la echazón, el alijo o la extracción de carga y el ocasionado por consecuencia de estas operaciones;

12. Los gastos de alijo o trasbordo de una parte de la carga, con el designio de tomar un puerto que no sea el de destino del buque y salvarlo de la persecución de enemigos o piratas, de una tempestad o de cualquier otro riesgo de mar y de la pérdida de las mercaderías alijadas o trasbordadas por el deterioro que les cause el alijo, trasbordo o reembarque;

13. Los salarios y manutención de la tripulación en los casos de arribada forzosa en beneficio común, pero sólo los correspondientes al tiempo estrictamente necesario para satisfacer la urgencia que la hubiere causado, los derechos de entrada y salida del puerto, los gastos de descarga y recarga y el alquiler de los almacenes en que se depositen las mercaderías que no pueden permanecer a bordo durante la reparación;

14. El quebranto de valor de las mercaderías vendidas en una arribada forzosa para reparar el buque de un daño sufrido por un accidente que constituya avería común, el

provecho marítimo, la comisión de los préstamos a la gruesa tomados para cubrir los gastos de reparación, y el premio del seguro de esos mismos gastos;

15. Los daños causados conjunta o separadamente al buque o carga, por el varamiento voluntario ejecutado con el fin de salvarlos de un riesgo de mar y los gastos para poner a flote el buque;

16. Los gastos causados en el reconocimiento, clasificación y distribución de una avería común;

17. En general todas las pérdidas, daños y gastos que reúnan las circunstancias que expresa el artículo 1088.

ART. 1090.- Para determinar la responsabilidad del asegurador del buque, y la del dador a la gruesa sobre el casco y la quilla, serán también considerados como avería común los daños que el buque sufra y los gastos que haga navegando en lastre, con tal que sean de la naturaleza de los indicados en el artículo 1088;

ART. 1091.- Las averías comunes son de la responsabilidad del buque, del flete y de las mercaderías que existan en él al tiempo de correrse el riesgo y serán pagadas por contribución de los propietarios de los expresados objetos.

En consecuencia contribuyen al pago de avería común:

1º. El buque por el valor que tenga en el puerto de descarga;

2º. El flete íntegro que devengue por los pasajeros, las mercaderías salvadas y las sacrificadas en beneficio común, previa deducción de los gastos de manutención y sueldos del capitán y de la tripulación;

3º. Las mercaderías existentes a bordo, incluso las que fueran transportadas en el combés o bajo la cubierta sin los debidos conocimientos;

4º. Las mercaderías vendidas para ocurrir a las necesidades del buque y la cantidad en que se estimen las que fueron sacrificadas;

5º. La moneda efectiva perteneciente al buque, cargadores y pasajeros según el curso del cambio en el lugar donde se termine el viaje.

Contribuyen también los sueldos del capitán y tripulación en el caso de rescate.

ARTICULO 1092.- La regla establecida en el inciso 1º. del artículo precedente es aplicable al caso en que la salvación del buque o su carga no sea debida a los medios deliberadamente empleados para su preservación.

Es igualmente aplicable al caso en que el buque y carga salvados de un siniestro perezcan después en otro, ocurrido en el progreso de la navegación, siempre que se salven algunos de los objetos existentes a bordo en la época del primero.

ART. 1093.- No gozan del beneficio de la contribución;

1º. La avería que no pase de la centésima parte del valor del buque o de la carga a que pertenezcan los objetos o las mercaderías sacrificadas;

2º. Las mercaderías que fueren embarcadas sin los debidos conocimientos;

3º. Las mercaderías cargadas sobre el combés del buque sin el consentimiento unánime de todas las personas designadas en el inciso 7º. del artículo 910.

En este último caso el fletante responderá de la pérdida o avería, aún cuando las mercaderías hubieren sido colocadas sobre el combés con anuencia del cargador a quién pertenezcan.

ART. 1094.- Las mercaderías arrojadas al mar y recuperadas después, entrarán en la regulación de la avería sólo por el valor del menoscabo que tuvieron y por los gastos hechos para salvarlas. Si el importe de esas mercaderías hubiere sido incluido en la avería común y pagado a los propietarios antes de verificarse el recobro, éstos devolverán la cuota recibida reteniendo únicamente lo que les corresponda en razón del deterioro y gastos del salvamento.

ART. 1095.- No contribuyen a la indemnización de la avería común:

1º. Las municiones de guerra ni las de boca destinadas al consumo del buque;

2º. La ropa y vestidos ya usados del capitán, oficiales y tripulación;

3°. La ropa y vestidos de también usados de cada uno de los cargadores, sobrecargos y pasajeros, hasta el monto del valor que se asigne a los que el capitán excluya de la contribución;

4°. Las mercaderías perdidas en un siniestro anterior.

ART. 1096.- Corresponde a la junta de oficiales del buque resolver la ejecución de los daños y gastos que constituyan avería común.

Los cargadores y sus sobrecargas serán citados a la junta y oídos por ésta para que, instruidos del acuerdo, hagan la protesta que les convenga; pero no tendrán voto deliberativo.

Las resoluciones de la mayoría de la junta serán ejecutadas no obstante oposición de los cargadores o sobrecargos y bajo la responsabilidad de los miembros que las hubiesen acordado.

En este caso quedará a salvo el derecho de los cargadores que se reputen perjudicados para reclamar indemnización de los vocales de la junta que hubieren votado la avería con dolo, negligencia o ignorancia. Habiendo empate, el capitán tendrá voto de calidad.

ART. 1097.- Si la inminencia del peligro no permitiere al capitán recabar la opinión de los oficiales, ni oír a los cargadores o sobrecargos presentes, podrá por sí solo resolver, bajo su responsabilidad, la ejecución del daño o gastos que juzgue necesarios a la salvación común.

Podrá asimismo separarse del acuerdo de la junta siempre que lo juzgue opuesto al interés común; pero en este caso él solo responderá a los daños y perjuicios que causen sus resoluciones.

ART. 1098.- Permittiendolo la urgencia del caso, el capitán extenderá en el diario de navegación las resoluciones de la junta antes de llevarlas a efecto. El acta expresará la citación y audiencia de los cargadores o sobregargos presentes, las razones que hubieren motivado la resolución y los votos contrarios, con los fundamentos alegados por los

vocales desidentes , y será firmada personalmente o a ruego, por todas las personas que hubieren asistido a la junta.

El capitán pondrá una copia autorizada del acta en la Secretaría del Juzgado ordinario del primer puerto guatemalteco a donde arribe, dentro de las veinticuatro horas contadas desde el momento en que el buque sea admitido a libre plática, ratificando al mismo tiempo bajo protesta los hechos que aquella contenga.

Si el puerto de la primera arribada fuere extranjero, la presentación y ratificación del acta se harán ante el Cónsul guatemalteco y en su defecto, ante las autoridades que designa el último párrafo del inciso 17 del artículo 908.

ART. 1099.- Omitida la citación y audiencia de los cargadores y sobrecargos presentes, quedarán exonerados de contribuir a la avería común y el capitán deberá satisfacer por ellos la cuota que les corresponda en la distribución, salvo el caso previsto en el párrafo primero del artículo 1097.

ART. 1100.- Tan pronto como cese el peligro que hubiere obligado al capitán a resolver por sí solo una avería común , deberá extender y firmar en el diario de navegación una relación circunstanciada del proceso, expresando los motivos de su determinación y los que hubiere tenido para omitir la reunión de la junta y la audiencia de los cargadores o sobrecargos.

Los oficiales y los dueños o representantes de la carga podrán abstenerse de firmar la relación, pero si la firmaren deberán ratificar oportunamente su contenido.

La relación será presentada y ratificada por el capitán en la forma y dentro del término que prescribe el artículo 1098.

ART. 1101.- Siempre que la junta de oficiales o el capitán por sí solo resolviere arrojar al mar parte de la carga o algunos objetos accesorios del buque, la echazón se hará en el orden siguiente:

- 1º. Las mercaderías colocadas sobre el combés del buque;
- 2º. Los objetos menos necesarios al servicio de la tripulación, o del buque;

3º. Las mercaderías más pesadas y de menos valor.

4º. Las que se hallen en el primer puente y después las del segundo, siendo unas y otras de la misma clase.

Este orden podrá ser alterado por el capitán de acuerdo con los oficiales, si así lo exigieren las condiciones del arrumaje de la carga y demás circunstancias del caso.

ART. 1102.- Concluida la echazón, el capitán anotará al pie de la relación respectiva los objetos arrojados y los daños que el buque y el resto de carga hubieren sufrido por consecuencia inmedia y directa de la operación. La anotación será firmada por el capitán y los oficiales, y podrá ser rectificada al tiempo de la descarga si por la precipitación y conflicto de la echazón, se hubiera emitido mencionar alguno de los objetos arrojados.

CAPITULO III

DE LA JUSTIFICACION, REGULACION Y REPARTIMIENTO DE LAS AVERIAS COMUNES.

ART. 1103.- La justificación, regulación y repartimiento de la avería común se harán a solicitud del capitán ante el tribunal competente del puerto de descarga, sea guatemalteco o extranjero, con citación y audiencia de todos los interesados presentes o sus consignatarios en la forma que determine la ley.

No hallándose presentes todos los interesados bastará citación y audiencia de los principales consignatarios. A falta de personas que representen legalmente a los interesados ausentes, se nombrará un defensor de bienes que gestione por ellos.

ART. 1104.- Si el capitán no cumpliere oportunamente la obligación que le impone el párrafo primero del artículo anterior, el naviero, los cargadores y cualquier otra persona interesada podrán provocar el juicio sobre arreglo de la avería común, salvo su derecho para exigir indemnización de daños y perjuicios que les cause la demora.

ART. 1105.- Las operaciones expresadas en el artículo 1103 podrán ser ejecutadas en el puerto de la expedición en los siguientes casos;

1º. Cuando a juicio del tribunal respectivo hubiere sido imposible la justificación, regulación y distribución de la avería en el puerto de la descarga;

2º. Siempre que acaeciendo la echazón en un punto cercano al puerto de la procedencia, el buque regresare a él o arribare a otro inmediato y el propietario de las mercaderías arrojadas las reemplazare con otras de igual clase y calidad.

ART. 1106.- Se entiende por puerto de descarga no sólo el del destino de la expedición, sino también aquel en que se desembarque la mayor parte del cargamento, atendido su valor, y en el que se concluya el viaje por no ser posible continuarlo o por revocación o acortamiento forzado del mismo, salvo que en el primero de estos tres últimos casos la carga sea conducida en otro buque.

ART. 1107.- Las averías serán justificadas con el acta o relación de que tratan los artículos 1098 y 1099, siendo ratificada por las personas que la hubieren suscrito.

El capitán podrá confirmar el contenido del acta con la declaración de los pasajeros y en su defecto con la de los hombres de la tripulación. El acta admite prueba en contrario y su falta puede ser suplida por cualquiera de los medios probatorios que establece este Código.

ART. 1108.- Al presentar el acta el capitán pedirá el nombramiento de peritos que, bajo protesta, reconozcan y presencien la apertura de las escotillas e inmediatamente informen por escrito acerca de lo que hubieren observado respecto al estado del buque y carga.

ART. 1109.- En vista de la pruebas que produzcan los interesados, el tribunal declarará la legitimidad o ilegitimidad de la avería.

En el primer caso hará la correspondiente clasificación de las averías y dispondrá que los interesados nombren peritos, tanto para el justiprecio del buque, carga, pérdidas y deterioros, cuanto para la liquidación y prorrateo de la avería común.

En el segundo caso condenará al capitán al pago de los daños y perjuicios a que hubiere lugar por derecho.

ART. 1110.- Aceptado y jurado el cargo, los peritos estimarán las mercaderías perdidas y el menoscabo que hubieren sufrido las salvadas.

Las mercaderías perdidas s estimarán, deducidos el flete, derechos de importación y gastos ordinarios, por el precio corriente que tengan otras de la misma clase en el puerto de la descarga.

La especie y calidad de las mercaderías perdidas serán justificadas por los conocimientos y, en su defecto, por las facturas o por cualquiera otra prueba legal.

Las pérdidas o daños causadas al buque en su casco y accesorios serán estimados por el valor que tengan al tiempo de la avería.

ART. 1111.- Las mercaderías salvadas se estimarán previa su inspección y reconocimiento por el precio corriente en el puerto de descarga, deducidos los fletes, derechos de importación, gastos ordinarios y la avería particular que hubieren sufrido durante la navegación

Haciendose la liquidación y reparto de la avería común en el puerto de la procedencia del buque, las mercaderías salvadas serán estimadas segun el precio corriente que tengan al tiempo de la carga, agregando los gastos del embarque y excluyendo la prima del seguro, si lo hubiere.

En casos de revocación del viaje o de venta de las mercaderías en un puerto de arribada forzosa para subvenir a las necesidades urgentes del buque, la estimación de las mercaderías salvadas se hará por el precio corriente del lugar donde ocurra la revocación o la venta.

El buque y sus accesorios serán apreciados segun el estado de servicio en que se encuentren.

ART. 1112.-

Si la calidad de las mercadería salvadas fuere superior a la que expresen los conocimientos, contribuirán al pago de la avería por la estimación que de ellas se haga.

Las mercaderías perdidas serán pagadas, en el caso propuesto, por el precio que se les asigne según la calidad declarada.

Si la calidad de las mercaderías salvadas fuere inferior a la que expresen los conocimientos, contribuirán por el precio que se les fije con arreglo a su calidad.

Las mercaderías perdidas serán pagadas al precio corriente.

ART. 1113.- Verificado el justiprecio de que tratan los artículos 1110 y 1111, los peritos encargados de la liquidación y prorrateo de la avería común formarán tres estados generales: el primero del pasivo repartible; el segundo del activo contribuyente; y el tercero del repartimiento de la avería entre los interesados.

ART. 1114.- El pasivo repartible comprenderá:

- 1º. Los gastos hechos en beneficio común;
- 2º. El monto de los desembolsos hechos durante el viaje en el puerto de descarga para reponer los objetos pertenecientes al buque, sacrificados en provecho común.
- 3º. El precio corriente que tengan en el puerto de la descarga las mercaderías perdidas y el importe del menoscabo de las averiadas;
- 4º. El flete correspondiente a las mercaderías perdidas;
- 5º. Los salarios de los peritos que intervengan en la justificación, regulación y repartimiento de la avería común.

Los valores indicados en el inciso 3º. Figurarán en este estado por estimación que hagan los peritos tasadores.

ART. 1115.- El activo contribuyente se compondrá:

- 1º. Del precio corriente que tenga en el lugar de descarga de las mercaderías salvadas, perdidas y averiadas;
- 2º. Del valor que tengan al tiempo del siniestro los objetos pertenecientes al buque que hubieren sido sacrificados;
- 3º. Del valor del buque y sus accesorios y del flete íntegro, hechas las deducciones expresadas en el inciso 2º. del artículo 1091.

En este estado no figurará en partida separada el flete de las mercaderías arrojadas.

ART. 1116.- En el tercero se distribuirá sueldo a libra entre los contribuyentes el importe total de las averías.

ART. 1117.- Los contribuyentes que no hubieren sufrido avería común pagarán la cuota que les corresponda en el estado del repartimiento.

Los que la hubieren sufrido compensarán su crédito con su débito hasta la cantidad concurrente y cobrarán o pagarán la diferencia.

ART. 1118.- Todas las operaciones de la liquidación serán presentadas al tribunal que conozca de ellas para su aprobación, previa audiencia de los interesados presentes o de sus legítimos representantes.

ART. 1119.- El capitán hará efectivo el repartimiento y responderá a los interesados en él de los daños y perjuicios que les cause su negligencia o morosidad.

ART. 1120.- Los contribuyentes satisfarán sus respectivas cuotas dentro de setenta y dos horas, contadas desde la que designe la notificación del auto aprobatorio del repartimiento.

No pagando dentro de ese término, el capitán pedirá la venta de las mercaderías salvadas, hasta la cantidad necesaria para cubrir las cuotas insolutas y los gastos de ejecución.

ART. 1121.- El capitán no estará obligado a entregar a los contribuyentes su mercadería hasta que sea cubierta la contribución, salvo que el interesado en recibirlas le otorgue fianza solidaria por el importe de su cuota.

ART. 1122.- El dueño de las mercaderías perdidas o deterioradas puede reclamar directamente de su asegurador, la indemnización correspondiente, salvo el derecho de éste para repetir lo pagado de todos los que deben contribuir a la avería común.

9. REGULACION EN EL PROYECTO DE CODIGO CENTROAMERICANO DE LA NAVEGACION:

I- ANTECEDENTES:

El Proyecto del Código CentroAmericano de la Navegación es un trabajo estructurado por los dos organismos de Naciones Unidas, UNCTAD Y OMI (Comisión de Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo, y la Organización Maritima Internacional respectivamente), las cuales a través de su proyecto LEGISMAR (1992-1995) propusieron desarrollar una moderna y armonizada legislación marítima destinada a los cinco países centroamericanos (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua), y con ello nació la idea de desarrollar y proponer un proyecto legislativo integral en reemplazo de los libros III de los códigos de comercio de los países del área, y así llenar ese vacío normativo existente, y permita la actualización legislativa que deviene impostergable en vista que la legislación existente en los libros III de los códigos de comercio centroamericanos se originaron del libro II del código de comercio Francés de 1,807, que a su vez era copia de la famosa " Ordonnance Touchant la Marine " de Colbert, de 1,681 y ésta por su parte era la copia del " Guidon de la Mer ", del consulado del mar y de otras recopilaciones medievales, donde todavía se regulan situaciones de la navegación a vela hace tiempo superada, y siendo que la tendencia actual es la uniformidad normativa de los diferentes Estados derivada de las muchas convenciones internacionales aprobadas en materia de abordajes, salvamento, responsabilidad por las reclamaciones marítimas, privilegios marítimos e hipotecas navales, transporte de pasajeros, seguridad en el mar, contaminación, etc., que nuestros países aun no han regulado en sus leyes domésticas ni previsto sus soluciones.

2. Producto de este esfuerzo integrador, es el texto denominado: El Proyecto de Código Centroamericano de la Navegación de Owaldo Blas Simone editado en Buenos Aires, Argentina en 1995, en cuyo Capítulo IV regula lo relativo a las Averías, y la Avería Gruesa está contemplada en la sección segunda de ese mismo capítulo del artículo 267 al 277 citados a continuación:

Sección segunda - Avería gruesa o común

Art.267. - Avería Gruesa o Comun. Se nomina avería gruesa o común los daños y gastos que afectan la comunidad navegante como pérdidas extraordinarias y que se reparten proporcionalmente entre todos los titulares de los bienes que la integran (buque, flete y carga), si fueron realizados razonable y voluntariamente por el capitán, ante el peligro, para la salvación o seguridad comunes.

Art. 268. - Iter Declarativo. Después del hecho o sacrificio voluntario, el capitán debe declararlo formalmente como acto de avería gruesa para que vincule y obligue a los integrantes de la comunidad navegatoria a las pertinentes contribuciones (a contribuir) por las pérdidas provocadas.

Al efecto, el capitán deberá asentar en el Diario de Navegación y en la misma jornada que ocurriera, el sacrificio o gasto realizado, su origen, las circunstancias que lo llevaron a provocarlo y el resultado obtenido.

Asimismo, deberá ratificar esos detalles y constancias ante la Autoridad Marítima del primer puerto nacional o ante el consul nacional, si fuere puerto extranjero, dentro de las primeras 24 horas de su arribo.

Art. 269. - Normativa Aplicable. Salvo que se hubiera convenido expresamente la aplicación de un texto normativo específico, las averías gruesas o comunes se registrarán por las Reglas de York-Amberes vigentes (en su texto actualizado) al momento de ocurrir los hechos.

Las Reglas de York-Amberes determinarán la procedencia y reconocimiento de los hechos que se reputen como avería gruesa y las contribuciones pertinentes de los interesados.

Art. 270. - Obligación de Garantía. Los titulares de las mercancías transportadas están obligados:

a) a suscribir un compromiso de avería y a garantizar el pago de la contribución correspondiente por las pérdidas declaradas como avería gruesa;

b) remitir al transportista o al liquidador de la avería gruesa, dentro del plazo que fueran intimados, si resultara razonable, los documentos que justifiquen la cantidad, y valor de las mercancías transportadas.

Un tercero puede asumir la garantía prevista en a).

Art. 271. - Derechos por Incumplimiento del Consignatario. Ante el incumplimiento de las obligaciones dispuestas en el artículo precedente:

a) el transportador puede solicitar el embargo de las mercaderías transportadas, antes de su entrega al destinatario o a terceros. para garantizar la contribución que pudiera corresponder;

b) el transportador o el liquidador de la avería común pueden reclamar judicialmente, por la vía procesal sumaria la entrega de la documentación pertinente.

Para la procedencia del embargo, será título suficiente el testimonio de la pertinente anotación (registración) en el Libro de de Navegación y de la denuncia ante la Autoridad Marítima o ante el consul, según lo dispone el art. 268.

Art. 272.- Efectos del Compromiso y de la Liquidación.

La suscripción que se haga del compromiso de avería gruesa, así como de la garantía pertinente o el depósito por el pago de la contribución, no importan reconocimiento alguno de la causa que la justifique ni de los valores dañados y de los de contribución, que sean su consecuencia, los que podrán ser impugnados por los interesados.

Art.273.- Reconocimiento y Efecto de la Liquidación de Avería.

La liquidación de la avería gruesa o común puede ser reconocida en su validez por los interesados o, en su defecto por desición judicial.

Su reconocimiento importará título ejecutivo en favor del transportador para el cobro de la contribución correspondiente.

Art. 274.- Exclusión. Dentro de las remuneraciones que la Regla VI de las Reglas de York-Amberes admiten en avería gruesa, exclúyense las compensaciones especiales que deban abonarse, según dispone el art.233 de este código.

Art. 275.- Moneda de Pago. El importe de los daños, de gastos y de las contribuciones por avería gruesa, deberán convertirse en la moneda de cuenta especificada en el art.278 de este Código y liquidarse como allí se dispone.

Queda autorizada la conversión de las sumas resultantes al valor del cambio del DEG del día en que se legitime cada una, según la siguiente especificación:

- a) de la liquidación definitiva: a la fecha de su fehaciente presentación a cada contribuyente;
- b) por cada crédito que integre la masa acreedora: a la fecha de su exigencia;
- c) por las sumas dadas en garantía por quienes integren la masa deudora: a la fecha de sus entregas o depósitos.

Art. 276.- Prescripción. Según corresponde a las acciones derivadas de una declaración de avería gruesa o común, prescriben:

- a) a los dos años desde la fecha en que terminó el viaje que originó esa declaración;
- b) a los tres años si se firmó un compromiso de avería, desde la fecha en que fuera suscrito dicho compromiso.
- c) al año desde que fuera reconocida judicial o extrajudicialmente la liquidación de avería gruesa;

Art. 277.- Derecho de Repetición. prescribe al año, contado desde la fecha de pago, la acción de repetición de quien se viera obligado a abonar una contribución de avería gruesa o común sin resultar su responsable final.

CAPITULO II

EL ACCIDENTE:

1- REPORTE A LOS PROPIETARIOS DEL BUQUE O ARMADORES.

En caso de pérdidas o daños que impliquen avería gruesa, así como otros accidentes, es de suma importancia que los propietarios del buque sean avisados por la vía mas rápida a sus oficinas centrales, y dado que las comunicaciones hoy día son mas prontas y

eficientes puede utilizarse el Fax, Telex, Cable, Satélite, a fin de que una vez enterados los Armadores ellos puedan a su vez, dar las instrucciones precisas y luego del aviso rápido, deberá enviarse un detalle escrito pormenorizado tan pronto como sea posible. Es importante que en todos los mensajes cruzados con los armadores se identifique con el nombre del buque precedido con las letras G / A, (En Ingles; General Average o A / G en Castellano; Avería Gruesa, o A / C avería común). Si se sabe la causa de la avería como fuego, encalladura u otro debe ponerse, así como la fecha de la misma, y el nombre del puerto de refugio. Asi por ejemplo: " A / G " Maya I " Fuego, Puerto Quetzal 11 de Junio 1,996. " de esta forma todos esos mensajes e instrucciones al Agente de la Naviera o al capitán del buque serán tomados de forma inmediata y al pie de la letra.

Es de gran importancia que cuando ocurra una avería gruesa la oficina central de los armadores tengan un detalle completo de la carga que lleva el buque a bordo, por lo que si no se ha enviado el manifiesto de carga, éste debe ser enviado inmediatamente por el agente del buque.

EN EL PUERTO DE REFUGIO:

2- REPORTE A LOS PROPIETARIOS:

El término " puerto de refugio " se usa aquí en su sentido mas amplio, como indicando cualquier puerto en el cual los gastos de la avería gruesa son incurridos. podría asi, incluir un puerto normal de escala para carga, aprovisionamiento de combustible etc. o descarga.

Al momento de la avería, la decisión sobre que pasos que debe tomarse corresponden al capitán y a su tripulación, y una vez que el buque haya logrado la relativa seguridad de un puerto, entónces son los de la oficina central de los propietarios del buque los que tomen las decisiones y es esencial sin demora ellos obtengan toda la información detallada.

Los requerimientos suelen ser diferentes según sea el caso y los hechos, pero en los casos más frecuentes se requiere de los datos siguientes:

- a) Detalle de la operación que sea necesaria para permitir al buque proceder en su viaje con la carga.
- b) El estimado del total del período de tiempo extra de detención a cuenta del percance.
- c) Extensión y causa del daño al buque, que reparaciones son necesarias, y si éstas son permanentes o temporales, y si se necesita que el buque vaya a dique seco o descargar la carga.
- d) Si el puerto de refugio tiene o no las facilidades necesarias para llevar a cabo las reparaciones, (o si existe alguna posibilidad que alguien particularmente tenga el conocimiento). Cual es el puerto más cercano que tenga tales facilidades y que remolcadores están disponibles para remolcar el buque si fuere necesario etc.
- e) Cantidad aproximada, naturaleza y si es posible valor de la carga a ser descargada y la razón de dicha descarga. **Nota:** Generalmente existe un seguro de cobertura abierta para dicha carga a ser contratado por parte de los armadores y la información arriba indicada así como otras, será requerida para este propósito. La oficina central deberá siempre ser avisada con carácter de urgencia, de una posible descarga forzada para permitir que se arregle lo de la cobertura).
- f) Las recomendaciones de los inspectores de carga de los buques (Ship Cargo Surveyors) y las acciones a tomar.
- g) Si el percance (por ejemplo un incendio), ocurre durante las operaciones normales de descarga o carga, será necesario informar sobre la cantidad de la carga (e.j. número de embarques, tipos, tonelaje y valor asignado) que estaba a bordo a tiempo del siniestro.
- h) Detalles con relación al daño a la carga.

i) Si no es factible que el viaje sea llevado a cabo con toda la carga cargada originalmente, que facilidades existen localmente para enviar la carga o que posibilidades existen para su venta.

j) Estimado de gastos incurridos o a incurrir.

3- ESTIMACION DE GASTOS:

Es de suma importancia para la sede central de los armadores, conocer de los gastos que aproximadamente se vayan a incurrir tan pronto como sea posible, pero siempre existe una reticencia natural por parte de aquellos del lugar donde se está manejando de dar dichos estimados debido a que casi siempre carecen de la información. Debe recordarse sin embargo que cualquiera que sean las dificultades de los Agentes u otros, a este respecto, ellos se inclinan a tener una mejor idea de lo que está involucrado, que puede ser evaluado por la oficina central.

Los estimados se requieren no sólo para permitir conocer de las varias alternativas a ser tomadas, sino para permitir conocer si fuere necesario tomar una fianza de avería gruesa por la carga o para saber si es necesario también solicitar una cobertura para los gastos de avería gruesa, por consiguiente debe enviarse información inmediata antes del zarpe del buque con el listado de los estimados de los gastos bajo varios encabezados, por ejemplo: " Gastos estimados en Libras Esterlinas; gastos portuarios 200, descarga 1200, almacenaje 500, recarga 900, reparaciones temporales 1500, permanentes 3000 incluyendo costo horas extras 500, inspectores de averías, agencia etc.250, asuntos varios de la tripulación 100, total 7650. "

No está demás decir que la sede u oficina central de los Armadores tiene formularios específicos para solicitar esta información los cuales se llenarán posteriormente, y que los salarios y mantenimiento de la tripulación y provisiones consumidas no es necesario enviarlas puesto que pueden ser calculadas desde la oficina central.

4- DESIGNACION DE LOS INSPECTORES:

Deberá asignarse un inspector para examinar y reportar cualquier daño al buque. A menos que la oficina central lo indique esto normalmente se lleva a cabo por la oficina local de un agente de Lloyds, u otros agentes para los Aseguradores. Deberá recordarse que los Inspectores de Clasificación cuando actúan sólamente en esa calidad, normalmente no tienen nada que ver con asuntos tales como causa del daño y costos de reparación.

Cuando se involucra daños a la carga, o cuando dichos daños provienen de un resultado anticipado de descarga forzoza, deberá designarse un Inspector de Carga para actuar en el interés general. Esto, también generalmente se hace localmente a travez de la agencia de Lloyd's a menos que haya otra disposición por parte de la oficina central de los armadores.

En caso que haya daños substanciales a la carga es frecuente la práctica que se contrate a un Inspector especialista, para que viaje al puerto ya sea para inspeccionar la carga conjuntamente con el Inspector local o para que posteriormente se haga cargo.

Cuando sea posible se harán arreglos por cuentas, por gastos incurridos a ser aprobados por costos y endosados por el propio buque o Inspector de la carga.

CAPITULO III

DAÑOS A LA CARGA:

1- DEBER DE LOS ARMADORES DE PROTEGER LA CARGA.

Los Armadores tienen una obligación continuada como depositarios sobre la carga bajo su custodia y cuando sea necesario durante el viaje para disponer el reacondicionamiento o venta de dicha carga. En la mayoría de las veces es imposible que el Armador pueda comunicarse con los dueños para tomar alguna desición al respecto principalmente en los casos en que un buque lleva carga general o mercancías destinadas a un gran número de consignatarios.

En tales casos el Armador debe de actuar por el mismo, después de consultar y escoger lo que mejor convenga al interés de la carga. Aunque el capitán por ley tiene ciertos

poderes para actuar por la carga en tales casos, en la práctica no se toma ninguna acción por parte de los capitanes o agentes navieros sin antes consultar con la oficina central de los Armadores, salvo en casos de extrema urgencia.

Los consejos del Inspector de Averías de Carga, actuando en el interés general deberá ser tomado en cuenta en todos los casos donde se afecte el manejo, y tratamiento de la carga dañada.

Cuando la carga sea vendida en el puerto de refugio los procedimientos deberán ser llevados por el agente del buque, en una cuenta separada y pendiente de instrucciones para su disposición. Los procedimientos, menos los cargos por la venta y corretaje si hubiere deberán ser guardados intactos y no deberán ser usados para pagar gastos aunque dichos gastos tengan relación con el cuidado y custodia de la carga.

2- DAÑOS A LA CARGA EN AVERIA GRUESA:

Es importante que los Armadores estén informados tan pronto como sea posible de la naturaleza y extensión de las pérdidas o daños a la carga y que la información sea dirigida de tal forma que las asignaciones por avería gruesa, si hubiere, pueda ser estimada. Se deberá consultar al Inspector de Averías de Carga cuando se reúna la información y los siguientes puntos se deberán llevar en mente:

2.1 INCENDIO:

En los casos de incendio la correcta clasificación de la pérdida y daño es de suma importancia y los avisos incorrectos suele llevar a confusión. Esto era particularmente en casos cuando las Reglas de York y Amberes de 1950 o a previo establecimiento de las Reglas se aplicaba y cuando estas continúen aplicando en el futuro, se sugiere que el consejo de los Ajustadores de Averías se tenga presente. Donde son aplicables las Reglas de York y Amberes de 1974 el daño deberá ser clasificado solamente en términos de su causa precisa, ej. fuego, calor, humo, agua, espuma, u otros medios usados para extinguir el fuego etc. Se deberá tomar en cuenta que el daño por humo

incrementado por el uso de CO.2 para propósitos de extinguirlo, no puede ser tratado como " daño por extinción " para propósitos de obtener contribución en avería gruesa.

2.2 ECHAZON:

Será necesario no sólo conocer la naturaleza y cantidad de la carga echada sino también tener alguna indicación de si dicha carga estaba al tiempo de la echazón en buen estado, dañada, o sin valor alguno.

2.3 DAÑOS POR MANEJO:

Segun indica la Regla XII de York y Amberes 1974, daños debidos a descarga, almacenamiento, o recarga pueden dar origen a contribución de avería gruesa, daños que ocurran durante el curso de esta operación pero de una causa enteramente separada, ej. como resultado de incendio en una bodega de tierra, deberá ser anotada separadamente.

3- RECLAMOS DE CARGA:

En forma usual el Armador estará protegido por los términos del contrato de fletamento de responsabilidad por reclamos de pérdida o daños a la carga provenientes del percance.

En casos donde se involucre avería gruesa los consignatarios de los embarques que no estén asegurados se les requerirá que envíen la documentación pertinente a los Ajustadores de Avería Gruesa tan pronto como sea posible, para su consideración en el ajuste.

Con relación a mercaderías aseguradas, los consignatarios deberán remitirlos a sus Aseguradores, solicitándoles que tan pronto como sea posible les avisen de las indemnizaciones que sean efectuadas por ellos.

CAPITULO IV.

EN EL PUERTO DE DESTINO:

1- ENTREGA DE LA CARGA:

En relación con los párrafos que siguen y que se relacionan con el asunto de la garantía de avería gruesa, deberá recordarse que el Armador tiene un derecho de retención sobre la carga sólo hasta por el tiempo que ésta permanezca bajo su custodia.

Si la carga es enviada del puerto de refugio al puerto de destino en un buque perteneciente al mismo Armador del buque original, esos propietarios retendrán la custodia y control de la carga. Para propósitos prácticos esto será igualmente cierto si la disposición de envío es dispuesta por el Armador original en un buque de propiedad diferente, salvo que el anterior sea el tenedor de algún nuevo conocimiento de embarque emitido

Sin embargo donde la custodia y control de la carga sea trasladada por el armador a otra persona en cualquier lugar a falta del destino original, esto deberá ser tomado desde el punto de vista de obtener garantía de avería gruesa bajo la misma óptica como entrega en el destino final. Cuando la carga sea vendida a falta de destino final, la misma consideración aplica a este respecto del manejo de los procedimientos como habrían aplicado para la entrega de la carga misma.

2- " DECLARACION " DE AVERIA GRUESA:

La pregunta es frecuentemente hecha por Capitanes y Agentes Navieros, si ya sea o no, se debería declarar avería gruesa en un caso particular.

Cuando se produce un acto de avería gruesa, existe avería gruesa ya sea declarada o no. Hay algunos países donde es necesario hacer una declaración formal de avería gruesa y los Agentes deberán estar al tanto de estos requisitos al respecto y avisar a los Armadores por consiguiente, y esperar sus instrucciones para saber si el caso garantiza que se ha cumplido con las formalidades. En la gran mayoría de los casos, sin embargo una declaración de avería no significa mas que la decisión de un Armador de solicitar garantía del interesado en la carga. Suele suceder que es tomada sólo como una medida precautoria, particularmente cuando la avería gruesa ocurre poco antes de la entrega normal y el tiempo no permite una completa estimación de lo involucrado. De esta

forma, aunque ello generalmente signifique que cuando se solicita garantía de avería gruesa el ajuste y el pago vendrán luego después, esto no es invariablemente el caso.

Los Agentes deberán estar al tanto de los requerimientos locales, que formalidades son necesarias con relación a la no protesta, etc. y asegurarse que la acción que se ha tomado está en conformidad con ellas.

3- DECISION DE OBTENER GARANTIA:

La decisión de si se obtiene la garantía de avería gruesa debe dejarse cuando sea posible en manos de los Armadores, en consulta con los Ajustadores de Avería Gruesa. Sólo cuando sea imposible comunicarse con la oficina central por cuestiones de tiempo deberá el Capitán o Agente actuar por iniciativa propia en este respecto.

La razón principal para esto es creciente tendencia a evitar el requerimiento de la contribución de la avería gruesa para la carga cuando sea posible en base a economía y política general. Es probablemente ahora cierto decir que la mayoría de los casos de avería gruesa que involucran mercadería general o mixta son pagadas por medio de alguna forma de compromiso, ya sea evadiendo contribuciones de la carga completamente o solicitando contribución sólo de un pequeño número de cargas de gran valor.

En aquellos infrecuentes casos en que se solicite contribución a iniciativa del Capitán o Agente del buque, se sugiere que se utilice para el efecto el formulario que proporciona Lloyd's, que se llama "Lloyd's Form of Average Bond" (Formulario de Compromiso de Avería de Lloyd's), el cual establece que el signatario del compromiso en contraprestación a la entrega de las mercancías, conviene en pagar la correspondiente proporción de cualquier salvamento o avería gruesa, o ambas cosas y de los gastos particulares que puedan imputarse a las mercancías, o al cargador o los propietarios de estas, y conviene en aportar los datos relativos al valor de las mercancías necesarios para la liquidación de la avería gruesa.

Siendo, pues un nuevo contrato, es jurídicamente exigible contra la persona que lo ha firmado independientemente que la acción haya prescrito en virtud del contrato de transporte, de la resolución por cualquier causa del contrato de transporte o del hecho que la persona que haya suscrito éste no sea el propietario de las mercaderías al tiempo de ocurrir el siniestro.

Cuando las mercancías están aseguradas la firma de este compromiso es firmado por el Asegurador, y si fuera el caso que no estuvieran aseguradas tendría que ser firmado por el propietario de las mismas.

4- FORMAS DE GARANTIAS REQUERIDAS:

La forma de la garantía de avería gruesa requerida será decidida por los Armadores en consulta con los Ajustadores de Avería Gruesa y cuando el tiempo lo permita detalle completo con instrucciones será enviado a los Agentes a los puertos de descarga, Estas instrucciones deberán seguirse al pie de la letra y cualquier pregunta deberá hacerse a los Armadores o a los Ajustadores de Avería Gruesa. Tales garantías serán requeridas en una de las formas siguientes:

- a) Por la firma del consignatario del Compromiso de Averías de Lloyd's solamente. Este es el procedimiento en casos donde las cantidades involucradas no son muy grandes.
- b) Por la firma del consignatario del Compromiso de Averías de Lloyd's junto con el pago de depósito en efectivo o provisión de garantía por un Asegurador de reputación, el lugar de tales depósitos. Garantías bancarias no son normalmente aceptadas ya que estas son invariablemente limitadas a una duración o cantidad, se usa en caso que las mercancías no estén aseguradas o que la reputación del asegurador sea dudosa. El plazo del Aval bancario suele estar limitado a un año, aunque puede ser renovado de año en año.
- c) En caso de urgencia, cuando la cantidad aproximada de la avería gruesa no puede ser estimada en tiempo, por la firma del Consignatario del Compromiso de Avería Gruesa con la cláusula adjunta o inserta. " Las partes de la segunda parte (El Asegurador)

también se compromete a pagar depósito en efectivo a cuenta de la Avería Gruesa si así se le solicita cuando se conozca el monto de la Avería Gruesa. "

5- CARGAS PARA LAS CUALES SE REQUIERE GARANTIA:

Aquí nuevamente se enviarán instrucciones detalladas por parte de la oficina central cuando el tiempo lo permita, y a menos que se reciban avisos en contrario, se requerirá garantía de toda la carga que esté obligada a contribuir en la avería gruesa. (Ver Capítulo V Ajuste de la Avería Gruesa numeral 1).

Cualquier duda al respecto dirigirse a la oficina central de los Armadores o a los Ajustadores de Avería Gruesa.

Por razones ya explicadas en este trabajo en el capítulo I , la carga que ha sido totalmente pérdida por un sacrificio de avería gruesa (ej. La carga echada) estará involucrada o " contribuye " a la avería gruesa. Ya que el Armador en estas circunstancias no puede entregar la carga perdida, las partes interesadas o consignatarios pueden rehusarse a firmar un compromiso de averías o dar la garantía de los aseguradores, y a este respecto se tiene dudas respecto de si puede obligarseles a firmarlo. No obstante lo anterior, deberá intentarse la obtención de las firmas de esos documentos, ya que por ellos se establece la identidad de las partes con quienes posteriormente se efectuará el ajuste del pago, y además mediante la firma del Compromiso de Averías de Lloyd's, el consignatario se compromete a informar detalladamente del valor de las mercaderías lo cual se le requerirá posteriormente. Ya que los interesados en estos embarques serán necesariamente acreedores por el ajuste, no debiera haber problema en el cobro de los depósitos en efectivo bajo esas circunstancias.

6- CUANDO SE REQUIERE LA GARANTIA:

Como ya hemos señalado, no en todos los casos es necesaria la obtención de las garantías previo entrega de la carga, y tampoco una promesa de que serán firmados

dichos documentos es suficiente, siendo necesaria la firma de los mismos antes de entregar la carga, a menos que se reciban instrucciones específicas de la oficina central, Teóricamente la ventaja que tiene el Armador, en caso de falla en la firma de los documentos para obtener garantía de avería gruesa, es el derecho de retención de la carga, sin embargo, a los Armadores no les parece mucho tomar esta medida por cierta política, y porque también aumenta el costo de los gastos a incurrir. La oficina central deberá ser informada de todos los casos donde haya una significativa demora en la entrega de la carga debido a la firma de los documentos de garantía.

7- COMPROMISO DE RESARCIMIENTO DE AVERIA GRUESA:

El Compromiso de Averías es otorgado, para obtener la entrega de las mercancías, es un contrato concertado con los consignatarios, en virtud del cual éstos en contraprestación a la autorización por el capitán de la descarga de las mercancías sin ejercitar su derecho de retención, convienen en abonar la contribución por avería gruesa que resulte imputable al cargamento. Es un contrato nuevo separado por el que la parte que lo firma acepta abonar la contribución a la avería gruesa, cualquiera que sea ésta.

En muchos casos los formularios de garantía de Avería Gruesa especialmente impresos, son enviados a los puertos de destino por los Armadores o por los Ajustadores de Avería Gruesa, pero si no los enviaran se utilizará el formulario tipo de Compromiso de Averías de Lloyd's. (Ver reproducción Capiulo VI apéndice doc. # 1 en Idioma Inglés), copias de estos formularios pueden adquirirse en las Agencias locales de Lloyd's (En Guatemala el Agente de Lloyd's es G.W.Franklin 12 Calle " A " 2-34 zona 1).

Cuando se ha aceptado la garantía en los formularios con sólo la firma de los consignatarios la parte que se refiere a Depósitos en Metálico (Cash Deposit), no debe utilizarse. Debe ponerse lo mas claramente posible para evitar confusiones y preguntas, el nombre completo y dirección de la compañía o empresa del consignatario y no puramente el nombre de la persona firmante en su representación. Debe recordarse que como los números de los conocimientos de embarque se repiten o son duplicados en

cada sección de los manifiestos para evitar confusiones deberá anotarse tanto el puerto de origen como el de destino y el número mismo del conocimiento.

En los casos donde se apliquen la Reglas de York y Amberes de 1974, los agentes deberán asegurarse que se acompañe una copia o fotocopias de las facturas comerciales remitidas al consignatario para adjuntarlas al Compromiso de Averías firmado.

8- GARANTIA DE LOS ASEGURADORES:

La garantía del pago de la contribución a la avería gruesa por los interesados en la carga es prestada normalmente por medio de una fianza de los aseguradores en vez de un depósito en metálico. Se exige no sólo la firma de un compromiso de averías por los interesados en la carga sino también la prestación de una fianza, y por consiguiente hay que presentar ambas para obtener la entrega del cargamento.

La práctica de aceptar las garantías emitidas por los Aseguradores en vez de depósitos en efectivo está incrementándose y tiene muchas ventajas incluyendo el ahorro de gastos administrativos. Hago énfasis que la firma de las garantías o fianzas de los Aseguradores son una alternativa al pago de depósitos en efectivo y no una alternativa a la firma del Compromiso de Averías, y ambas, deberán firmarse antes de la entrega de las mercancías.

La forma en que se presten las garantías varía, pero si los formularios son enviados por los Ajustadores de Avería Gruesa es más práctico usar éstos (Ver Reproducción Capítulo VI Apéndice documento # 2). Muchas compañías de seguros tienen sus propios formularios impresos de garantías y esto es aceptable siempre y cuando garanticen la totalidad de la responsabilidad del consignatario en la contribución de avería gruesa, salvamento y gastos cualquiera que puedan ser. De esa manera una garantía que esté limitada al valor asegurado NO ES ACEPTABLE.

Las garantías serán aceptadas sólo de Aseguradores de buena reputación, y al respecto la política de los Armadores de aceptar o no aceptar una garantía varía, particularmente cuando la sumas a contribuir están en una moneda de difícil transferencia y aquellas

garantías firmadas por agentes que actúan por medio de los Aseguradores y no por los Aseguradores mismos. Cualquier duda al respecto deberá hacerse a los Armadores o a los Ajustadores de Averías. Suele suceder que muchas veces que las garantías se prestan en un país diferente de donde se obtiene la firma del compromiso de Averías, y ya que la mercancía no puede entregarse sin antes obtener la firma de ambos documentos, requerirá cotejar información por parte del agente encargado de la entrega de las mercancías, y tendrá que usarse el medio de comunicación más rápido (fax, telex, cable etc.), y aquí vuelvo a recordar la necesidad de anotar el puerto de embarque y destino cuando se indique el número de conocimiento (B / L).

9- DEPOSITOS EN EFECTIVO:

La contribución a ser cobrada para los depósitos en efectivo se aconseja hacerla con base a un porcentaje al que se llega de conformidad con el valor de las facturas comerciales. Cuando haya daños a las mercancías y los agentes no estén satisfechos que se pueda llegar a una precisa apreciación de los daños a la vez, el depósito deberá cobrarse sobre el valor total y se aconseja a los consignatarios que soliciten un reintegro parcial si vale la pena a su debido tiempo.

Par estos depósitos se requiere en todos los casos llenar el formulario de depósitos de Lloyd's, el cual se reproduce al final de esta tesis. (Ver Reproducción Capítulo VI Apéndice documento # 3). Debe recordarse que este es un documento al portador, el cual da derecho al tenedor del mismo a cualquier reintegro que allí se aplica, y por esa razón no se emitirán copias o duplicados bajo ninguna circunstancia y tampoco se hará ningún reintegro parcial o total excepto con la presentación del original del recibo de depósito. Si se perdiera el recibo original el asunto deberá remitirse a los Ajustadores quienes podrán autorizar el pago contra una carta de indemnización. Los reintegros de los depósitos previo al ajuste y pago final podrán solicitarse bajo las siguientes circunstancias:

a) Cuando posteriormente al cobro del depósito se haya dado una garantía satisfactoria por parte de los Aseguradores. En dicho caso es esencial que el original del recibo de depósito se obtenga de la parte a quien se le hace el reintegro, se cancele y se guarde para enviarlo a los ajustadores a su debido tiempo.

b) En casos individuales, pueden ser necesarios reintegros parciales cuando originalmente no se descontó el valor de lo dañado y generalmente, en ciertos casos cuando posteriormente se encuentre que el porcentaje fijado como depósito era muy alto. Los recibos de depósito originales deberán solicitarse y endosarse propiamente mostrando la cantidad de reembolso y la cantidad que queda en depósito.

Por cada embarque individual se emitirá un recibo separado y el codo deberá llenarse cuidadosamente guardarse y enviarlo a los Ajustadores a su debido tiempo.

La regla XXII de York y Amberes 1974 se relaciona con el tratamiento de los depósitos en efectivo. Con relación a los fiduciarios la práctica general es que cuando los depósitos están en otro lugar diferente al del lugar donde se hace el ajuste, se designa a los Agentes del Buque como fiduciarios por parte del buque, y a los Agentes de Lloyd's por parte de la carga. los fondos se pondrán en una cuenta que gane intereses cuando sea posible. Instrucciones especiales se darán para cada caso individual acerca de los fiduciarios nombrados y en general respecto del tratamiento de los fondos en depósito. Los fondos deberán situarse en cuentas donde se puedan retirar prontamente por la posibilidad que haya que remitirlos. Normalmente los fondos deben mantenerse en el país donde son depositados, y en la moneda de éste, y nunca deberá hacerse transferencia a otro país sin la autorización de la Oficina Central de los Armadores así como sin el consentimiento por escrito de los depositantes a dicha transferencia. Los fondos en depósito continúan siendo propiedad de los depositantes y no debe ser usada nunca para pagar desembolsos, aunque sean estos de avería gruesa.

CAPITULO V

AJUSTE E INDEMNIZACION:

1- EL AJUSTE DE LA AVERIA GRUESA:

En la Regla G se estipula el principio sobre el cual las pérdidas de avería gruesa serán estimadas, y en la Regla XVII, se describe algo de la detallada aplicación de dicho principio al cálculo de los valores de contribución y asimismo, las Reglas XVIII, XVI, y XV su aplicación al cálculo de los sacrificios por avería gruesa del buque, carga y flete respectivamente.

El cálculo de los valores de contribución de las pérdidas de avería gruesa es tarea de los Ajustadores de Avería Gruesa, la cual resulta ser muy complicada, sin embargo, hay ciertos aspectos que bien podrían ser brevemente explicados aquí ya que ilustran ciertos principios fundamentales y a menudo tienen implicación de alguna importancia en la práctica.

1. Toda la propiedad a riesgo en la aventura común a tiempo de la ocurrencia que de lugar un acto de avería gruesa y que es salvada por ése acto, contribuye a la avería gruesa de acuerdo con su valor. La carga descargada antes de la ocurrencia, o cargada después, no contribuye. Ejemplo, si ocurre un incendio durante la carga de las mercancías, será necesario tener detalles particulares de la carga a bordo a tiempo del incendio. Si la avería gruesa consiste en la detención del buque para reparaciones necesarias para la prosecución del viaje, la carga destinada a ese puerto no contribuirá aunque esté a bordo del buque a tiempo de la ocurrencia que da lugar a la detención, ya que ésta no se beneficiará de la prosecución segura del viaje el cual ya no le concierne.
2. En términos Generales, la base para el cálculo de los valores de contribución en la avería gruesa es el valor de la propiedad para su propietario a la terminación de la aventura. En el caso de las mercancías hay una excepción a esto, bajo las Reglas de York y Amberes de 1,974 que en ella contribuye en base al valor de la factura o valor embarcado. Esta excepción al principio fue acordada por razones de conveniencia práctica y economía.

3. Como los valores son estimados a la terminación de la aventura sucede que la incidencia de la contribución puede ser variada por pérdidas o daños posteriores a la propiedad a tiempo de la ocurrencia del acto de avería gruesa y la terminación de la aventura. En el caso de desembolsos o gastos de avería gruesa es común proteger a las partes concernientes contra los efectos de esto por medio de un seguro especial conocido como seguro de Gastos de Avería Gruesa. La cobertura de la Contribución y los Gastos de Salvamento en la Avería Gruesa, se encuentran en las Condiciones Generales Para El Seguro de Transporte Marítimo, en la parte (romanos I) **Riesgos Cubiertos, literal d**), en la cual se estipula: "La contribución por el asegurado a la avería gruesa o general y a los cargos de salvamento que serán pagados según las disposiciones del Código de Comercio de Guatemala, conforme a las Reglas de York-Amberes, o por las leyes extranjeras aplicables, de acuerdo con lo que estipule la carta de porte o el contrato de fletamento". (Ver texto aprobado por la Superintendencia de Bancos, en resolución N° 41-84 de fecha 15 de Febrero de 1,984.)

4. Se considera que el modo normal de la terminación de una aventura es cuando la descarga ha terminado en el puerto de destino. Si hay un abandono del viaje en un puerto intermedio, entónces la aventura termina en ese puerto. Si por causa del siniestro, toda la carga es enviada desde el puerto intermedio en otro buque, los valores deberían ser calculados en ausencia de un acuerdo especial, conforme al valor a tiempo cuando el buque original y la carga se separan en el puerto intermedio. Es práctica frecuente en tales casos extender lo que se conoce como "**Acuerdo de No Separación**" (Non Separation Agreement), **que en la avería gruesa será considerado como si el envío no hubiera tenido lugar**. Los Acuerdos de No-Separación son a menudo incorporados con los documentos de garantía de la avería gruesa, pero deben ser firmados separadamente. Desde 1,967 la forma estandar de acuerdo de No-Separación ha ido ganando aceptación mundial, y ha sido adoptada por el mercado de seguro Inglés. (Ver Capitulo VI Apéndice documento 4.)

5. Costos incurridos respecto de la propiedad subsecuente a un acto de avería gruesa, deben ser deducidos para llegar al valor contributivo, para asegurarse que cualquier propietario contribuya de acuerdo al beneficio real neto que ha recibido luego de deducir todos los gastos que ha tenido que hacer para obtener el beneficio. Debe tenerse en cuenta lo que indica el numeral 2 arriba indicado, con relación a las mercancías donde se aplican las Reglas de York y Amberes de 1,974.

6- Debe lograrse una igualdad de contribución entre el propietario de las mercancías sacrificadas y el propietario de las salvadas. En la práctica esto se logra por medio de adicionar al valor de contribución de la propiedad perdida o dañada en el sacrificio de avería gruesa la cantidad asignada a la avería gruesa respecto de ese sacrificio. Si esto no fuera hecho, el dueño por ejemplo de las mercaderías echadas recibiría beneficio monetario de la avería gruesa como indemnización sin participar o contribuir a las pérdidas de avería gruesa. El dueño de una porción idéntica de mercadería entregada en buen estado no recibirá dinero de la avería gruesa, mientras si tendrá que pagar su contribución.

7. La cantidad asignada en la avería gruesa por desembolsos de avería gruesa, son los gastos efectivamente incurridos.

2. DOCUMENTOS REQUERIDOS PARA EL AJUSTE:

Todos los documentos de garantía de avería gruesa, incluyendo Compromisos de Avería, Garantías de Avería, Codos de los Recibos de Depósitos, y Recibos de Depósitos Cancelados, deberán enviarse a los Ajustadores de Avería Gruesa tan pronto como sea posible, ya sea en forma directa o a través de la oficina central de los Armadores.

Para la preparación del Ajuste, los Ajustadores también requerirán todos los reportes respecto del siniestro, extractos de bitácora, protestas, certificados de inspección, copias de cables, faxes, y cualquier otra evidencia relativas al siniestro y a las varias operaciones en el puerto de refugio, junto con todas las cuentas por desembolsos incurridos. En relación con este último rubro, es importante que todos los comprobantes que respaldan

los desembolsos sean mantenidos intactos con las mismas cuentas y cualquier observación o especial circunstancia sea hecha oportunamente para evitar preguntas posteriores.

3. VALUACION DE LA CARGA:

Previo a la adopción de las Reglas de York y Amberes de 1974, era necesario enviar a los consignatarios de la carga un formulario de la valuación para que lo llenaran y firmaran antes que se estimara el valor de la contribución de las mercancías. Bajo las Reglas de 1974 esto ya no es necesario y todo cuanto se requiere es que una copia de la factura se adjunte al Compromiso de Avería (Ver Capítulo VI Apéndice documento # 5).

4. INDEMNIZACION CONFORME EL AJUSTE:

En cada caso individual los Ajustadores de Avería gruesa enviarán a los Agentes de los puertos donde se efectuarán los pagos información completa e instrucciones, incluyendo copias del Ajuste y / o extractos del mismo, resumen de los pagos y cualquier otra información que sea necesaria. Debe recordarse que los documentos como los originales de los Depósitos en Efectivo serán solicitados antes que la indemnización sea efectuada y por lo mismo deben cuidarse de no extraviarlos.

5. AVERIA GRUESA DE UN BUQUE EN LASTRE:

Los comentarios hechos a través de esta tesis principalmente van dirigidos a casos de buques que llevan carga y muchos de esos comentarios son irrelevantes para casos de Avería Gruesa de buques que naveguen el lastre. En el caso de un buque sin carga a bordo, el buque mismo, el combustible a bordo, equipo de radiocomunicación, y algunas veces otros artículos de provisiones y equipos en la práctica pertenece a diferentes propietarios. Además aunque dichos artículos pertenezcan a un sólo dueño, los varios intereses pueden ser separadamente asegurados bajo contratos que contengan estipulaciones para el ajuste de la Avería Gruesa.

Cuando ocurre una Avería Gruesa en un buque en lastre los procedimientos, respecto a Capitanes y Agentes son los mismos, al igual que para siniestros donde no existe Avería Gruesa.

6. CRITICAS A LA INSTITUCION DE LA AVERIA GRUESA.

Los mas destacados especialistas en derecho marítimo de los Estados Unidos (Lownes & Rudolf " The law of General Average and The York-Antwerp Rules "), ha valorado el concepto de avería gruesa diciendo que " La avería gruesa no es de ningún modo una institución manifiestamente necesaria o útil en general. Su abolición sería concebible, fuera o no deseable. De ser abolida, no se crearía ningún vacío que hubiera de llenarse ineludiblemente. Por eso se habla constantemente de prescindir totalmente de la avería gruesa, introduciendo las modificaciones adecuadas en la cobertura del seguro de cascos, el seguro de la carga y el seguro de responsabilidad (P & I), y en las normas correspondientes relativas a la responsabilidad del porteador. "

Otros se preguntan si la avería gruesa sigue siendo necesaria y tiene algún futuro, o si , como a veces se aduce, se ha apartado quizás de su finalidad original, especialmente en el tráfico de línea regular, se ha convertido en un sistema incómodo, engorroso y costoso comparativamente con las ventajas que ofrece, y se preguntan; ¿ podrá la colectividad mercantil arreglarselas sin ella ? ¿ O es posible encontrar otro sistema más sencillo y más eficiente ?.

En 1958 el profesor Knut Selmer en su obra " The survival of General Average - a Necessity or an Anachronism ? ". (La sobrevivencia de la Avería Gruesa Una Necesidad o un Anacronismo ?), una de las críticas mas completas que se haya escrito sus conclusiones eran las siguientes: " El estudio de los aspectos económicos de la distribución de la avería gruesa lleva a apoyar la supresión de la institución en su integridad, salvo en lo que concierne al reparto de la remuneración por asistencia o salvamento propiamente dicha. La distribución de los daños y gastos no es necesaria en absoluto para la protección de los navieros y comerciantes contra la pérdidas imprevistas,

porque éstos siempre pueden suscribir una cobertura de seguro. Ciertamente las pólizas actuales no proporcionarían una cobertura completa el día en que se prescindiera de la avería gruesa, puesto que el asegurador raramente asume la plena responsabilidad por los gastos que también benefician a los demás participantes en la aventura.

De lo que se trata en este caso, sin embargo, es de modificar las condiciones del seguro. No hay ninguno objeción técnica, para que se impute al asegurador del casco el riesgo de todos los gastos extraordinarios realizados por el naviero para rescatar el buque y el cargamento. Tampoco sería difícil que el asegurador de la carga pagase íntegramente las pérdidas de las mercaderías sacrificadas para el salvamento común. se trata fundamentalmente de una adaptación de las primas y de contratar una cobertura de reaseguro suficiente. "

A la misma conclusión llegó el Comité Marítimo Internacional (CMI), en el informe del grupo de trabajo sobre la Avería Gruesa de 1982, concluía así :

" De las observaciones recibidas se desprende claramente que la reforma de la avería gruesa no despierta ningún entusiasmo y cuenta con poco apoyo, pero que la reforma a las disposiciones de seguros encaminadas a eliminar los inconvenientes del sistema actual obtiene en cambio un apoyo considerable. Es evidente que hay más posibilidades de resolver los problemas que se plantean mediante nuevas disposiciones de seguros que mediante otras reformas posibles, bien de los principios en que se basa la avería gruesa, o bien de la normativa legal. Así pues, tal vez no sea apropiado que el CMI estudie la cuestión más a fondo, al menos por ahora, ya que las posibilidades de reforma jurídica son escasas y la materia se presta mejor a ser discutida como problema técnico y de servicio entre empresas de seguros que por juristas ".

La mayoría de las críticas a la avería gruesa figuran en el informe del Comité sobre Avería Gruesa al consejo de la Unión Internacional de Seguros de Transporte, de 1948.

Las críticas son las siguientes:

- a) El considerable aumento del tonelaje de los buques y otras novedades en la esfera del transporte marítimo y el comercio plantean dificultades demasiado arduas e intrincadas para la liquidación.
- b) La tendencia ha sido más bien ampliar que limitar el ámbito de la avería gruesa, intensificando así la complejidad de la materia en vez de buscar la racionalidad y simplificación a que se aspira generalmente en el desarrollo moderno.
- c) En las circunstancias en el apartado a) y según la tendencia señalada en el apartado b), con demasiada frecuencia se incurre en gastos superfluos y a veces excesivos. Estos gastos corresponden a la categoría de los servicios, por ejemplo, comisiones, gastos de puerto de refugio, reconocimientos, anticipos de fondos y derechos u honorarios de liquidación e imprenta.
- d) Los depósitos por avería gruesa ocasionan un excesivo trabajo administrativo a todos los interesados.
- e) Surgen complicados problemas de convertibilidad de moneda cuando los depósitos se constituyen en monedas diferentes o cuando la liquidación de la avería gruesa se efectúa en una moneda diferente a la del país de expedición o destino de las mercaderías o del puerto de matrícula del buque.
- f) Los retrasos ocurridos en la liquidación de la avería gruesa y la cuestión de hacer efectivo su importe, encierran un riesgo de variación en el de tipo de cambio, contra el que difícilmente puedan defenderse quienes han financiado los depósitos.
- g) Los depositantes y otras personas pueden llegar a verse implicados en la insolvencia de los navieros o agentes marítimos.
- h) El importe que ha de constituirse por avería gruesa a veces está manifiestamente sobreestimado.
- i) Los retrasos que con frecuencia se producen en la justificación de las averías gruesas, la liquidación propiamente dicha y el establecimiento de las cuotas contributivas o la distribución de los reembolsos, obligan a mantener abiertas indefinidamente las cuentas

de seguros, ocultando así a menudo la verdadera situación de tales cuentas o de las estadísticas individuales del seguro de cascos o de la carga.

j) El elevado costo de comisiones e intereses. Los retrasos antes mencionados se atribuyen a las presentes reglas que inducen a aplazar el cierre de las averías gruesas.

k) Las dificultades con que se tropieza para llegar a la determinación de los valores contribuyentes apropiados del buque y el cargamento y las cantidades que deben abonarse como avería gruesa. Estas dificultades aumentan cuando los tasadores del buque, los navieros y otros peritos mantienen criterios diferentes acerca de los valores a efectos de la avería gruesa, en los casos en que las mercaderías transportadas son de propiedad estatal, o en que, por decisión de los poderes públicos, su valor se mantiene a niveles artificiales en el puerto de destino.

l) Las reglas de York-Amberes aunque aceptadas por la mayoría no siempre son interpretadas del mismo modo por los juristas y liquidadores de avería gruesa de los distintos países. Las diversas interpretaciones nacionales han contribuido con los años a intensificar las divergencias existentes en los usos y en la interpretación jurídica.

7. CONCLUSIONES:

a) Las críticas que se han hecho a la avería gruesa son dirigidas a aspectos de la avería que son " accidentales " y los cuales seguirán existiendo aunque se suprimiese la avería gruesa. Por otra parte las críticas se han hecho contra defectos que han aparecido con la evolución del transporte marítimo y el comercio, defectos que pueden ser subsanados y por ello se considera que por ahora **NO ES POSIBLE** su abolición, **no hay motivos suficientes** para prescindir del sistema, y que cualquier otro sistema crearía inseguridad, confusión y mas litigios, no obstante se considera que las criticas tienen fundamentación para justificar el estudio de los medios de simplificación y reforma de la institución.

b) El debate sobre la supresión de la avería gruesa, ha sido siempre un debate teórico, considerando siempre a la institución de la avería gruesa como parte inmovible del

derecho marítimo, de esta forma las tendencias reformistas han concentrado sus críticas en la abolición de anomalías, y no han profundizado nunca en el debate de la conveniencia de la institución, por el contrario debería de impulsarse el desarrollo de la institución con miras a un resultado más armonioso y coherente posible.

c) La reforma a la institución de la avería gruesa **no despierta ningún entusiasmo y cuenta con muy poco apoyo** de los navieros, los aseguradores y mucho menos de los empresarios mercantiles, y desde 1982 no existe ningún debate organizado sobre este tema entre las compañías de seguros como lo propugnaba en dicha fecha el Comité Marítimo Internacional.

" **El principio de equidad** " que lleva inherente a demostrado el valor de la institución de la avería gruesa desde los albores del comercio marítimo, y ha sido una de las principales causas de su supervivencia, pues no hay ninguno de los autores que lo haya puesto en tela de juicio y es sin duda el atractivo que encierra la distribución de los costos de salvamento, " **Pues lo que se ha sacrificado para el bien común en un momento de peligro, debe ser reparado mediante la contribución común** ".

d) Es necesario e impostergable para los cinco países del área, se haga realidad la implementación legislativa contenida en el Proyecto de Código Centroamericano de la Navegación con vistas a una modernización y actualización legislativa que nos permita integrarnos a la uniformidad internacional anhelada en los aspectos del derecho de la navegación.

1) CAPITULO VI

DOCUMENTOS RELACIONADOS QUE NORMALMENTE SE LLENAN EN CASO DE AVERIA GRUESA (IMPRESOS EN IDIOMA INGLES).

1. FORMULARIO DE COMPROMISO DE AVERIAS DE LLOYD'S (AVERAGE BOND).

Este documento explicado en el Capítulo IV, numeral 7 y se llena en la forma siguiente:

- a) Primer renglón, debe anotarse el nombre del armador o propietario del buque.
- b) Segundo renglón, el nombre del buque.
- c) Tercer renglón, el número de viaje y la fecha
- d) Cuarto renglón el puerto de embarque
- e) Quinto renglón el puerto de destino / descarga
- f) Sexto renglón el número de conocimiento de embarque (B/L).
- g) En el cuadro impreso va la descripción de las mercancías, la cual se obtiene de la factura comercial.
- h) Al final va la fecha (Date), la firma del consignatario de las mercancías, el nombre del mismo y su dirección.

2. FORMULARIO DE UNA GARANTIA DE LOS ASEGURADORES (AVERAGE GUARANTEE).

Este documento es explicado en el Capítulo IV numeral 8, y se llena de la forma siguiente en papel membretado de la compañía de seguros, o formulario impreso según el caso.

- a) Donde dice nave (Vessel), va el nombre del buque.
- b) Donde dice Voyage (Viaje), se anota en número del viaje del buque que normalmente está en el conocimiento de embarque junto al nombre del buque.
- c) Donde dice Messrs. (Abreviatura de Señores), se anota el nombre de los armadores del buque. (El nombre de los armadores casi no se conoce, sino por las instrucciones que en estos casos den los agentes).
- d) Donde dice Signature of the Underwriters (Firma de los Aseguradores), se anota la firma ya sea del Gerente General, o la firma del Gerente del Depto. de Reclamos con el sello de la empresa.
- e) En el cuadro de abajo que se refiere a los datos de las mercancías a que se refiere la garantía se pone, el N° del conocimiento de embarque, el puerto de embarque, el puerto

de destino, las marcas y números, el número de bultos, tipo de mercancías, y el valor asegurado.

**3. FORMULARIO DE LLOYD'S DE UN RECIBO DE DEPOSITO EN EFECTIVO
(GENERAL AVERAGE CASH DEPOSIT RECEIPT).**

Este documento está explicado en el Capítulo IV numeral 9, y se llena por parte del Agente de la Compañía Naviera quien recibe el depósito, de la forma siguiente:

- a) Tanto el codo como el formulario deben llenarse conjuntamente, principiando con el Número del documento.
- b) Vessel (Nombre del buque), From (Puerto de embarque), To (Puerto de destino).
- c) Nature and date of the accident: (Naturaleza y fecha del accidente), ejem: si es incendio, encalladura, etc.
- d) Received from Messrs: (Recibido de los Señores), el nombre de el consignatario si es él quien lo desembolsa o bien la compañía de seguros de la carga.
- e) The sum of (La suma de la cantidad en letras)
- f) Deposit on account of General Average and or Salvage and or Charges, being: (Depósito a cuenta de Avería Gruesa y / o Salvamento y / o Gastos, siendo...) se pone luego el porcentaje; 5, 6, o 10 segun el caso.
- g) Percent on (Por ciento sobre), el valor de las mercancías ya sea F.O.B, C & F, o bien C.I.F.
- h) Provisionally adopted as the net arrived value of the following goods, (Valor provisional neto de las siguientes mercaderías al que se llegó). se pone la descripción de las mercancías, las marcas, números (Como indica el B / L).
- i) B / L N° (Número de Conocimiento de Embarque), y la cantidad en números con el símbolo de la moneda, es decir Quetzales (Q), Dólares (U.S \$), etc.

4. FORMULARIO TIPO DE UN ACUERDO DE NO SEPARACION (STANDARD FORM OF NON-SEPARATION AGREEMENT).

Este documento quedó explicado en el Capítulo V, 1 El Ajuste de la Avería Gruesa, y se firma entre el Armador y el Consignatario o bien por el Asegurador de la carga. El objeto es como ya se indicó que la avería gruesa se tratará como si no se hubiera dado el reenvío en otro buque, para efectos de valuación de la carga en el puerto final de descarga.

5. FORMULARIO DE VALUACION DE LA CARGA (CARGO VALUATION FORM)

Este documento fue tratado en el Capítulo V, Numeral 3 Valuación de la Carga, y se llena de la forma siguiente:

- a) Primer renglón, debe anotarse el nombre del Armador.
- b) Segundo renglón el nombre del buque.
- c) Tercer renglón el número del viaje y la fecha (Este dato está en el conocimiento de embarque).
- d) Cuarto renglón el puerto de embarque.
- e) Quinto renglón el puerto de destino o descarga.
- f) Sexto renglón el número de conocimiento de embarque.
- g) En el cuadro donde dice " Quantity and description of goods " (Cantidad y descripción de las mercancías), se anota la descripción que tiene en la factura comercial o el conocimiento de embarque, ejemplo: 750 toneladas de malta primavera 2 hileras en 15,000 sacos de polipropileno, con interior de polietileno.

En los dos cuadros donde dice " Particulars of Value " (Información del Valor), en la columna A " Invoice value " (Valor factura), se especifica el valor de la factura y se indica el tipo de moneda, con el símbolo de Dólares, Libras, Quetzales etc.

Sí no se conoce el valor de la factura, o no hay factura, se llena la columna B con el valor embarcado si se sabe, y siempre indicando la moneda que se trate.

La parte numerada se llena así:

1. Si las mercaderías están aseguradas el nombre y dirección de la compañía de seguros o el corredor de seguros (Si se sabe), el número de la póliza o certificado de seguro, y el

valor asegurado. (Como estos datos son para que los llene la compañía de seguros, el ajustador sabe como proporcionar los mismos y no presenta ningun problema el obtenerlos).

2. Si las mercancías llegaron con pérdidas o daños, anotar la naturaleza y extensión del mismo. Ejemplo; 120 sacos contaminados, 32 sacos faltantes y 176 sacos rotos, derramandose. Dato preliminar hasta el puerto Santo Tomás de Castilla. (Tomar nota de describir la naturaleza de la pérdida, (causa) ejemplo; si se conoce la contaminación ponerla, si el faltante es por rotura de los sacos, o bien si se trata de cualquier otro daño, especificarlo, dando tambien una idea de la extensión si la pérdida es parcial o total).

3. Si se ha pagado Depósito de Avería Gruesa, indique:

(a) Cantidad del depósito..... (b) N° del Recibo de Depósito.....

(c) Ha hecho algún reclamo a sus aseguradores para reembolso.....

Fecha (Date), y Firma (Signature) y luego el Nombre y Dirección de la empresa asegurada. (Estos datos se llenan solamente que se hubiera dado un depósito en efectivo, y ya se hubiera dado un reclamo al asegurador).

Notas:

1. Si las mercancías son el objeto de una transacción comercial, llene la columna A con la cantidad de la factura comercial enviada a usted, y adjunte una copia de esa factura con este formulario.

2. Si no existe factura comercial cubriendo las mercaderías, indique el valor embarcado, si lo conoce, en la columna B.

3. En ambos casos indique el tipo de moneda que se trate.

4. Los Armadores han designado como Astartores de Avería Gruesa..... poner el nombre de los mismos, a quienes se enviará este formulario junto con la copia de la factura comercial.

APENDICE

LLOYD'S AVERAGE BOND.

LAB 77



.....
 owner(s) of the
 voyage and date
 Port of shipment
 Port of destination/discharge
 Bill of lading or waybill number(s)

Quantity and description of goods
<p>SAMPLE C O P Y</p>

In consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due, of the goods noted above we agree to pay the proper proportion of any salvage and/or general average and/or special charges which may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

We also agree to:

- (i) furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us or, if there is no such invoice, details of the shipped value and
- (ii) make a payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be due from the goods and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

Signature of receiver of goods

Name and address

.....

APPENDIX D

GENERAL AVERAGE DEPOSIT RECEIPT

LLOYD'S FORM

No.19

Vessel.....19

Nature and date of Accident.....to

Retained from Messrs.....

the sum of.....

deposit on account of General Average and or Salvage and or Charges, being.....

per cent. on.....provisionally adopted as the net arrived value

of the following goods, viz.:

.....

B/L No.....

Depositors/ Messrs.....

Trustees

£

N.B.—The refund, if any, will be made only to the bearer of, and in exchange for this Receipt, and will be the whole balance of the deposit after satisfying the General Average and or Salvage and or Charges, without deduction or set off of any other claims of the Shipowner against the Shipper or Consignee.

The General Average will be adjusted in LONDON and the Shipowners have given the necessary instructions to:—Messrs. RICHARDS, HOGG INTERNATIONAL, Average Adjusters, ESSEX HOUSE, 12-13 ESSEX STREET, LONDON, WC2R 3AA

APPENDIX E

Standard form of non-separation Agreement

It is agreed that in the event of the vessel's cargo or part thereof being forwarded to original destination by other vessel, vessels or conveyances, rights and liabilities in general average shall not be affected by such forwarding, it being the intention to place the parties concerned as nearly as possible in the same position in this respect as they would have been in the absence of such forwarding and with the adventure continuing by the original vessel for so long as justifiable under the law applicable or under the Contract of Affreightment.

The basis of contribution to general average of the property involved shall be the values on delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination; but where none of her cargo is carried forward in the vessel she shall contribute on the basis of her actual value on the date she completes discharge of her cargo.



VALUATION FORM



To

Owner(s) of the

Voyage and date

Port of shipment

Port of destination/discharge

Bill of lading or waybill number(s)

Quantity and description of goods	Particulars of value	
	A Invoice value	B Shipped value (specify currency)
SAMPLE COPY		
Currency		

1. If the goods are insured please state the following details (if known): —
 - Name and address of insurers or brokers
 - Policy or certificate number and date Insured value
 2. If the goods arrived subject to loss or damage, please state nature and extent thereof
- and ensure that copies of supporting documents are forwarded either direct or through the insurers to the average adjusters named below.
3. If a general average deposit has been paid, please state: —
 - (a) Amount of the deposit (b) Deposit receipt number
 - (c) Whether you have made any claim on your insurers for reimbursement
- Date Signature
- Full name and address

NOTES

1. If the goods form the subject of a commercial transaction, fill in column A with the amount of the commercial invoice rendered to you, and attach a copy of this invoice hereto.
2. If there is no commercial invoice covering the goods, state the shipped value, if known to you, in column B.
3. In either case, state the currency employed.
4. The shipowners have appointed as average adjusters

to whom this form should be sent duly completed together with a copy of the commercial invoice.

BIBLIOGRAFIA:

1. HORS & BAUS PEDRO: **TRATADO DE LOS SEGUROS DE TRANSPORTE.**
Editorial Guatavo Gili S.A. Barcelona 1945. 740 páginas.
2. CORTES GIRO VICENTE: **TRANSPORTES Y SEGUROS DE MERCANCIAS EN EL MAR, TIERRA Y AIRE.**
Busch Editores, Barcelona 1958. 340 páginas.
3. MARTINEZ DEL ROSAL GABRIEL: **LA MARINA MERCANTE EN GUATEMALA SU HISTORIA Y SUS LEYES.**
Papelera Fuentes, Guatemala 1974. 423 páginas
4. J. BES: **FLETAMENTOS Y TERMINOS DE EMBARQUE.**
Graficas de Diego, Madrid España 1982, 506 páginas.
5. ROBERT. H. BROWN: **MARINE INSURANCE THE PRINCIPLES.**
Witherby & Co. Ltd. London, 1986. 233 páginas.
6. VICTOR DOVER: **A HANDBOOK TO MARINE INSURANCE.**
Witherby & Co. Ltd. London, 1975. 831 páginas.
7. WILLIAM TETLEY Q.C.: **MARINE CARGO CLAIMS.**
Buterworths, Toronto 1978. 664 páginas.
8. H. HOMAN: **HANDY BOOK FOR SHIPOWNERS AND MASTERS.**
Jhon Adams Printers Ltd. London 1964. 743 páginas.
9. OSVALDO BLAS SIMONE: **PROYECTO DE CODIGO CENTROAMERICANO DE LA NAVEGACION.**
Ediciones Novum Forum. Buenos Aires, 1995. 254 páginas.
10. LIC. HECTOR ROLANDO PALOMO: **TESIS. " DERECHO DEL MAR, DERECHO MARITIMO, DERECHO DE LA NAVEGACION "**.
Univesidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Guatemala, Noviembre de 1978. 288 páginas.

11. LUIS ROLANDO CORONADO CONDE: **TESIS. "BREVE INTRODUCCION AL DERECHO MARITIMO GUATEMALTECO Y CENTRO AMERICANO "**
Universidad Rafael Landivar, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Guatemala
Agosto 1977. 282 páginas.

LEYES:

1. **CODIGO DE COMERCIO DECRETO 2-70 DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA.**
2. **CODIGO DE COMERCIO DEROGADO, DECRETO DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA 29-46 DE FECHA 15 DE SEPTIEMBRE DE 1942 PARTE NO DEROGADA POR EL NUEVO CODIGO DE COMERCIO DECRETO 2-70 DEL CONGRESO. LIBRO III, TITULO V, CAPITULOS II Y III.**