

Distr.  
GENERAL

UNCTAD/SDD/LEG/1  
8 de marzo de 1994

ESPAÑOL  
Original: INGLES  
ARABE/ESPAÑOL/FRANCES  
INGLES SOLAMENTE

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

LA AVERIA GRUESA EN LOS SEGUROS MARITIMOS HOY EN DIA

Informe de la secretaría de la UNCTAD

INDICE

<u>Capítulo</u>		<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION . . . . .		1 - 9	5
Marcha de los trabajos en el CMI . . . . .		9	6
I. TRATAMIENTO POR LA VIA DE LOS SEGUROS DE LAS AVERIAS GRUESAS . . . . .		10 - 52	7
A. Seguros directos . . . . .		10 - 23	7
1. Cobertura en las cláusulas tipo . . . . .		15 - 23	8
a) Mercancías . . . . .		15 - 18	8
b) Casco . . . . .		19 - 23	8
i) Reducciones en caso de infraseguro . . . . .		20 - 23	9
B. Seguros de protección e indemnización . . . . .		24 - 28	9
C. Disposiciones concretas de los seguros distintas de las cláusulas tipo . . . . .		29 - 52	10
1. Cláusulas de asunción . . . . .		29 - 52	10
a) Finalidad de las cláusulas de asunción/ventajas e inconvenientes . . . . .		30 - 34	11

INDICE (continuación)

<u>Capítulo</u>		<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
I.	( <u>continuación</u> )		
	C. ( <u>continuación</u> )		
	b) Elementos de la cláusula de asunción . . . . .	35 - 49	12
	c) Límites máximos en las cláusulas de asunción de las averías gruesas .	50 - 51	14
	d) Utilización de la cláusula de asunción . . . . .	52	15
II.	EL ALCANCE Y LAS REPERCUSIONES ACTUALES DE LA AVERIA GRUESA . . . . .	53 - 155	16
	A. Número de incidentes . . . . .	53 - 56	16
	B. ¿Mayor o menor utilización? . . . . .	57 - 58	17
	C. Buques afectados por avería gruesa . . . . .	59 - 62	18
	D. Edad del buque . . . . .	63 - 64	20
	E. Pabellón . . . . .	65 - 67	20
	F. Los cargamentos afectados . . . . .	68 - 73	21
	G. Los hechos que conducen a una avería gruesa	74 - 104	22
	1. Averías mecánicas . . . . .	82 - 86	25
	2. Varadura . . . . .	87 - 90	26
	3. Colisión y contacto . . . . .	91 - 92	27
	4. Incendio en las máquinas . . . . .	93 - 94	27
	5. Incendios (distintos de aquellos registrados en los motores) . . . . .	95 - 97	27
	6. Otros accidentes de navegación . . . . .	98	28
	7. Mal tiempo (incluidos daños por hielo, escoramiento o corrimiento de la carga)	99 - 101	28
	8. Conclusiones . . . . .	102 - 104	29
	H. Pérdidas/contribuciones en la avería gruesa	105 - 122	30
	1. Contribuciones en términos porcentuales	108 - 110	31

INDICE (continuación)

<u>Capítulo</u>		<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
II.	( <u>continuación</u> )		
	H.	( <u>continuación</u> )	
	2.	Contribuciones en términos financieros	111 - 116 32
	3.	Tipos de pérdidas incluidos en la avería gruesa . . . . .	117 - 122 34
	I.	Costos de administración de la avería gruesa	123 - 131 35
	J.	Lugar de la liquidación . . . . .	132 - 137 38
	K.	Duración del procedimiento de avería gruesa	138 - 155 40
III.	DIFICULTADES DE LA GESTION DE LA AVERIA GRUESA: RESPUESTAS AL CUESTIONARIO . . . . .	156 - 171	44
	A.	Constitución de las garantías de avería gruesa . . . . .	164 - 171 45
IV.	SEGUROS Y OTRAS DISPOSICIONES PARA SIMPLIFICAR LA GESTION DE LA AVERIA GRUESA . . . . .	172 - 200	49
	A.	Eliminación de las averías gruesas de poca importancia . . . . .	174 - 188 49
	B.	Simplificación de los trámites para la prestación de garantías de avería gruesa .	189 - 198 53
	1.	Normalización de los formularios utilizados en la prestación de garantías . . . . .	192 53
	2.	Eliminación de la necesidad de una garantía "doble" . . . . .	193 54
	3.	Inclusión en los contratos de transporte de un compromiso de pago .	194 - 195 54
	4.	Fomento de los acuerdos comerciales en virtud de los cuales los aseguradores de la carga se comprometen a proporcionar la documentación de fianza apropiada después de la entrega de las mercancías . . . . .	196 55
	5.	Combinación de la constitución de la garantía del salvamento y de la avería gruesa . . . . .	197 - 198 55

INDICE (continuación)

<u>Capítulo</u>	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
IV. ( <u>continuación</u> )		
C. Fomento de una liquidación más rápida de las contribuciones a la avería gruesa . . .	199 - 200	55
<u>Lista de cuadros y gráficos</u>		
Siniestros parciales importantes - 1984 a 1992 . . . . .		16
Incidentes de avería gruesa en comparación con el total de buques en servicio . . . . .		18
Avería gruesa según el tipo de buque (comparación de la incidencia de avería gruesa con todos los tipos de buques en servicio . . . . .		19
Pabellones de buques implicados en averías gruesas (en comparación con su parte en la flota mundial) . . . . .		20
Las causas de avería gruesa (con indicación de los tipos de pérdidas que se dan con mayor frecuencia) . . . . .		23
Causas de avería gruesa (comparación entre las conclusiones de la Unión Internacional de Seguros de Transportes y el presente estudio)		24
Conclusiones de la Unión Internacional: las causas de la avería gruesa (por número de incidentes) . . . . .		25
Pérdidas por avería gruesa en relación con los valores contribuyentes totales (con contribuciones expresadas en porcentaje de los valores contribuyentes totales) . . . . .		31
Frecuencia y repercusiones financieras de los incidentes de avería gruesa . . . . .		32
Las repercusiones financieras de las pérdidas por avería gruesa (con indicación de la cuantía total de pérdidas imputables a causas diferentes) . . . . .		33
Desarrollo del movimiento de capital de la carga al casco . . . . .		36
Duración del procedimiento de avería gruesa (con indicación de la parte de casos no terminados al cabo de un determinado tiempo) .		40
Volumen de las pérdidas por avería gruesa (frecuencia relativa de los diferentes tipos de pérdidas) . . . . .		52
Volumen de las pérdidas por avería gruesa (suma de todas las pérdidas por avería gruesa encontradas en las bandas que se muestran) . . . . .		52

## INTRODUCCION

1. El Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, en su 13º período de sesiones, celebrado en noviembre de 1991, estudió la cuestión de la avería gruesa, teniendo a la vista un informe, preparado por la secretaría de la UNCTAD, titulado "La avería gruesa o común - Estudio preliminar" (TD/B/C.4/ISL/58). El Grupo de Trabajo decidió pedir a la secretaría que, "en estrecha consulta con el Comité Marítimo Internacional (CMI), se ponga en relación con el sector de los seguros, en especial la Unión Internacional de Seguros de Transportes, y las organizaciones internacionales que representan a las partes comerciales interesadas en la avería gruesa para estudiar hasta qué punto las disposiciones de seguros podrían simplificar el funcionamiento del sistema de la avería gruesa. En ese estudio habrá que tener presente la necesidad de velar por el justo equilibrio entre los diferentes intereses comerciales y examinar, en particular:

- i) las ventajas e inconvenientes de la inclusión de cláusulas de asunción de averías en las pólizas de seguro;
- ii) los costos para las distintas partes comerciales de toda nueva disposición de seguros."1/

2. También pidió a la secretaría de la UNCTAD y al CMI "que consulten a las compañías de seguros y otras empresas para la preparación de estadísticas actualizadas sobre la avería gruesa y, en especial, la reunión de información sobre el tiempo y lugar de la liquidación (por ejemplo, lugar o lugares en que se determina el valor contribuyente, modo de hacer efectivas las contribuciones, recurso al juez y ley y usos aplicables y preparación y publicación de la liquidación definitiva) y los gastos que entrañan las liquidaciones de avería gruesa"; (párr. 2).

3. El Grupo de Trabajo pidió también a la secretaría "que consulte a los gobiernos de los países en desarrollo y a las empresas mercantiles interesadas en la avería gruesa, en especial de los países en desarrollo, sobre su experiencia de la avería gruesa, y que trate asimismo de obtener las estadísticas a que se refiere el párrafo 2 por los mismos conductos".

4. La Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios: fomento de la creación de un sector competitivo de los servicios en los países en desarrollo: transporte marítimo, en su primer período de sesiones de noviembre de 1992, al establecer su programa llegó a un acuerdo sobre la terminación de los trabajos en curso sobre la avería gruesa, en estrecha colaboración con las organizaciones internacionales pertinentes, entre las cuales el CMI, la Unión Internacional de Seguros de Transportes y la AIDE 2/.

5. El presente informe se ha preparado para atender a esa petición. Con objeto de recabar los datos necesarios, se enviaron cuestionarios a los gobiernos de los países en desarrollo y por su conducto a las partes comerciales pidiendo información sobre su experiencia en materia de avería gruesa, con inclusión de los datos pertinentes. Las respuestas han sido

satisfactorias y, aunque algo menos numerosas de lo que se esperaba, algunas de ellas se ocupaban con detenimiento del asunto, y han permitido obtener una visión general. Además, mucha de la información allegada viene a complementar y corroborar el material compilado con ayuda de otras fuentes, principalmente países desarrollados. Se han examinado más de 400 casos, incluidas muchas declaraciones de avería gruesa. Abarcan incidentes que han afectado a muchos de los mercados del seguro del mundo entero en los últimos diez años.

6. En colaboración con el CMI se establecieron contactos con el sector de los seguros, incluida la Unión Internacional de Seguros de Transporte, y otras organizaciones internacionales pertinentes que representan a las partes comerciales interesadas en la avería gruesa, entre ellas, la International Association of European General Average Adjusters (AIDE). Se entablaron, además, muchos contactos oficiosos y se consiguió la ayuda directa de varias fuentes del sector.

7. En el informe se resume y evalúa el material recopilado por la secretaría. Los resultados obtenidos de fuentes tan variadas, incluidas las liquidaciones de avería gruesa compiladas en muy diferentes ciudades del mundo, han llevado a la secretaría a concluir que tales resultados son equilibrados y correctos. El panorama que ofrecen proporcionará material abundante de reflexión tanto a los gobiernos como a quienes trabajan en el sector marítimo.

8. Por último, la secretaría de la UNCTAD, habida cuenta de la ayuda y cooperación de los gobiernos de los países en desarrollo y de varias organizaciones y particulares en la preparación del presente informe, desea manifestar su profundo agradecimiento. En particular, se recibió gran apoyo y colaboración del CMI, de la AIDE y de la Unión Internacional de Seguros de Transportes, que han sido muy útiles para redactar el informe.

#### Marcha de los trabajos en el CMI 3/

9. Tras la decisión del CMI de revisar las Reglas de York y Amberes de 1974, en su versión modificada de 1990, se creó un Grupo de Trabajo que preparó un cuestionario detallado que se distribuyó a todas las asociaciones nacionales de derecho marítimo. Se redactó una sinopsis de las respuestas para el Subcomité Internacional del CMI encargado de estudiar las leyes sobre la avería gruesa y las Reglas de York y Amberes. El Presidente de ese Subcomité redactó un informe preliminar tras recibirse el cuestionario. El Subcomité se reunió en sesión plenaria en dos ocasiones, en diciembre de 1992 y noviembre de 1993 y redactó sus informes. Al revisar las Reglas, tuvo debidamente en cuenta la labor realizada en la AIDE. Las recomendaciones del Subcomité sobre la revisión de las Reglas de York y Amberes se presentarán a la Conferencia del CMI que está prevista para octubre de 1994. La secretaría de la UNCTAD estuvo representada en las reuniones del Subcomité en calidad de observador.

## Capítulo I

### TRATAMIENTO POR LA VIA DE LOS SEGUROS DE LAS AVERIAS GRUESAS

#### A. Seguros directos

10. Los seguros desempeñan un papel importante en la avería gruesa. La gran mayoría de los buques y cargamentos están asegurados, cubriendo los aseguradores tanto del casco como de la carga la avería gruesa y prestando, en su caso, la fianza relacionada con tal avería. Por tanto, en la práctica, cuando se produce una avería gruesa suele ser casi siempre el asegurador y no el propietario de las mercancías el que paga la contribución de la carga, mientras que, por lo que se refiere al casco, el asegurador paga la contribución del buque por encima del nivel de la franquicia deducible en la póliza del casco. Cuando en ésta figura una "cláusula de asunción", el asegurador del casco conviene en asumir la contribución tanto del casco como de la carga por avería gruesa hasta un determinado nivel 4/.

11. Si la carga no está asegurada, su propietario -normalmente el consignatario- tendrá que prestar las garantías necesarias. Ha de hacerlo también en caso de infraseguro ya que la suma asegurada no será lo suficientemente elevada para cubrir el valor contribuyente estimado de las mercancías. A veces el asegurador garantizará toda la contribución a cambio de una contragarantía del consignatario respecto de la proporción infraasegurada.

12. En casi todos los casos estudiados en este informe, las expediciones no aseguradas tenían como destino países en desarrollo, donde muchos consignatarios no sólo no se percatan, antes del siniestro, de la existencia misma del sistema de avería gruesa sino que tropiezan con grandes dificultades para prestar las necesarias garantías una vez declarada la avería 5/. En las liquidaciones que se han estudiado, menos del 10% de los intereses no se hallaban asegurados, representando menos del 5% del valor de los cargamentos en los buques de que se trataba. Todos eran embarques de carga general con intereses múltiples, con muchos cientos e incluso miles de intereses diferentes en contenedores y en envíos de carga fraccionada.

13. Los principios generales de la avería gruesa en un contrato de seguro marítimo se suelen establecer en la legislación nacional, pero pueden variar de conformidad con las cláusulas del propio contrato. Por ejemplo, el artículo 66 (4) de la Ley de Seguros Marítimos de 1906 del Reino Unido prevé que "si el asegurado ha incurrido en gastos de avería gruesa, podrá reclamar al asegurador la proporción de las pérdidas que le corresponda; y, en el caso de sacrificio por avería gruesa, podrá reclamar al asegurador todas las pérdidas sin necesidad de hacer valer su derecho respecto de las otras partes obligadas a contribuir"; y según el artículo 66 (5) "si el asegurado ha pagado, o está obligado a pagar, una contribución por avería gruesa en relación con la cosa asegurada, podrá reclamar esa contribución al asegurador" 6/.

14. La mayoría de las legislaciones nacionales contienen disposiciones similares. Por lo general, existe práctica unánimidad en todo el mundo en el

sentido de que el seguro marítimo libera de la carga de contribución por la avería gruesa a los propietarios del buque y la carga. El mismo criterio se sigue también en las cláusulas tipo de los seguros.

1. Cobertura en las cláusulas tipo

a) Mercancías

15. Cuando se aseguran las mercancías de acuerdo con las condiciones actuales del mercado británico, los gastos de avería gruesa de asistencia y salvamento se hallan cubiertos si se han ocasionado para evitar pérdidas por cualquier causa excepto las específicamente excluidas en el contrato. Por ejemplo, las Cláusulas A sobre carga del Instituto prevén que:

"El seguro cubre los gastos de avería gruesa y de asistencia y salvamento, liquidados o determinados de conformidad con el contrato de fletamento o con las leyes y usos vigentes, en que se ha incurrido para evitar directa o indirectamente pérdidas por cualquier causa excepto las excluidas en las Cláusulas 4, 5, 6 y 7 o en cualquier otro lugar de este seguro."

16. El mismo texto aparece en las Cláusulas B y C sobre carga del Instituto, que cubren una gama más limitada de riesgos. En todas esas cláusulas la avería gruesa cubierta es aquella en que se incurre para evitar directa o indirectamente pérdidas por cualquier causa excepto las específicamente excluidas. Por tanto, salvo que figure una exclusión en otro lugar del contrato -como el riesgo de guerra- el asegurador paga la contribución de la carga incluso si la avería gruesa obedece a un riesgo que no está asegurado en la cobertura de riesgos limitados. Así un siniestro parcial causado por mal tiempo no se indemnizaría de acuerdo con las Cláusulas C, y sí quedaría cubierta la contribución por avería gruesa causada por el mismo mal tiempo.

17. Los gastos de avería gruesa y de asistencia y salvamento ocasionados por actos bélicos quedarían excluidos de la póliza marítima, pero incluidos en la cobertura de guerra que se pacta por lo general al mismo tiempo que los riesgos marítimos y las huelgas. Igualmente, los gastos de avería gruesa y de asistencia y salvamento causados por huelgas se indemnizarían por la póliza sobre estas últimas.

18. Si las mercancías se hallan infraaseguradas, el asegurador sólo responderá por una parte reducida de la contribución por avería gruesa. En tales casos, el asegurador normalmente actuará en nombre del asegurado prestando garantías a cambio de que este último se comprometa a pagar su parte de la contribución final.

b) Casco

19. Respecto del casco, la cobertura marítima básica según las condiciones del Instituto, condiciones normalizadas en el mercado británico pero que se utilizan en muchos mercados de todo el mundo, abarca la avería gruesa y la asistencia y salvamento cuando las pérdidas se producen para evitar el riesgo asegurado en el contrato. Sin embargo, si se ha tenido que sacrificar el



buque, el asegurado (es decir, el naviero) podrá resarcirse plenamente de sus pérdidas con cargo al asegurador del casco sin tener que ejercer primero su derecho de contribución frente a las otras partes. Si no consigue hacer valer ese derecho y no obtiene la cuota contributiva de los propietarios de la carga, será el asegurador del casco quien soporte las consecuencias. El propio armador quedará liberado prácticamente de ejercer la acción. Las contribuciones por avería gruesa que no se recuperen del cargamento las asumirá muchas veces el asegurador de la responsabilidad del armador en virtud de una cobertura de protección e indemnización (P e I) 7/.

La situación respecto del seguro de flete es similar a la del seguro del casco.

i) Reducciones en caso de infraseguro

20. Las pólizas de seguro marítimo pagarán por lo general el importe total de la contribución por avería gruesa si el valor asegurado es igual o superior al valor contribuyente. Si fuese inferior, el naviero estaría infrasegurado y tendría que sufragar la parte de la contribución del casco que no pagara el seguro, salvo que suscribiese un "seguro por exceso de responsabilidad" o la póliza contuviese una cláusula expresa en el sentido de que "se considerará asegurado el buque por su valor contribuyente en buen estado"; o "se indemnizarán en su totalidad las averías gruesas, la asistencia y salvamento, los gastos de asistencia y salvamento y aquéllos para aminorar las consecuencias del siniestro, con independencia de los valores contribuyentes y asegurados".

21. En tales casos, la póliza del casco, en la que una gran parte de la prima se paga para cubrir las elevadas cuantías de las pérdidas parciales que caracterizan al seguro marítimo de casco, soporta más de su parte pro rata por incidentes que suponen avería gruesa.

22. Si el valor del buque hubiera aumentado mucho por las fluctuaciones del mercado de compra y venta, y siempre que el naviero pueda demostrar que ha tomado las medidas pertinentes para comprobar que el valor real se corresponde con el valor total asegurado en la póliza del casco y en cualquier póliza de exceso de responsabilidad, podrá resarcirse del infraseguro no intencionado en su Club de P e I 8/.

23. Así, tal como puede verse, la participación de los aseguradores en la avería gruesa es crucial y no sorprende que muchas de las quejas sobre el funcionamiento del sistema en los últimos cien años hayan provenido del sector de los seguros.

B. Seguros de protección e indemnización

24. Según las normas de los Clubes de Protección e Indemnización, la cobertura comprende toda aquella parte de la contribución del cargamento por avería gruesa que no se recupere por incumplimiento del contrato de transporte 9/.

25. Las averías gruesas no recuperables constituyen una parte insignificante de las reclamaciones a los clubes. Ello se pone de manifiesto en los

informes anuales del Club P e I West of England que muestran que desde 1984 el porcentaje de reclamaciones totales que correspondió a averías gruesas irrecuperables fue el siguiente:

1984	..	..	..	..	..	3,90
1985	..	..	..	..	..	2,22
1986	..	..	..	..	..	0,85
1987	..	..	..	..	..	0,80
1988	..	..	..	..	..	1,38
1989	..	..	..	..	..	0,65
Promedio quinquenal 1985-89					..	1,18

26. Durante ese período, el porcentaje total de las reclamaciones relacionadas con la carga en las reclamaciones de protección e indemnización al West of England se mantuvo aproximadamente en el 42%. De ahí que incluso respecto de las reclamaciones tan sólo en materia de carga, las contribuciones irrecuperables por avería gruesa constituyan una parte muy pequeña de todas las reclamaciones de P e I.

27. En la publicación "Analysis of Major Claims" de la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Club P e I británico) de 1992, de las 1.444 reclamaciones de al menos 100.000 dólares, menos de 30 correspondieron a contribuciones por avería gruesa no reembolsables, por una cuantía conjunta que no llegó a 20 millones de dólares con un valor total de 784 millones de dólares para las 1.444 reclamaciones estudiadas. No sorprende, pues, que esa forma de siniestro casi no se trate en las publicaciones de los Clubes P e I 10/.

28. Tales clubes cubren también la parte de contribución a la avería gruesa del buque en caso de infraseguro. Si bien la póliza del casco rara vez contiene una renuncia en la que se prevea que se pagará íntegramente la contribución por avería gruesa a pesar del infraseguro, el naviero podrá también dirigirse a su Club P e I para obtener la diferencia entre el valor asegurado y el valor contribuyente, siempre que periódicamente se haya hecho un estudio suficiente del valor de mercado del buque, de conformidad con las Reglas del Club 11/.

C. Disposiciones concretas de los seguros distintas de las cláusulas tipo

1. Cláusulas de asunción

29. Una cláusula de asunción, o como a veces se denomina, una cláusula de avería gruesa menor es la que se inserta en las pólizas del casco para prever que los aseguradores pagarán todos los siniestros por avería gruesa hasta un

determinado nivel. No existe un texto uniforme de tales cláusulas pero, como era de esperar, en las diferentes redacciones aparecen elementos comunes. A veces los textos los redacta el asegurador, por ejemplo, el American Hull Insurance Syndicate, pero, por lo general, lo hacen los corredores de seguros. Si bien se copian unos a otros, también modifican el texto para adaptarse a su formato particular o al de la persona que redacta las condiciones de la póliza. Son más habituales en algunos mercados que otros. Resultan, por ejemplo, frecuentes en los mercados de seguros de los Estados Unidos y del Reino Unido y mucho menos en los alemanes y escandinavos. Aunque no existe un modelo general, cada corredor tiende a utilizar su propia redacción para muy diferentes riesgos del casco, variando quizá algunos elementos para tener en cuenta la naturaleza del riesgo. Algunos de esos elementos reflejan diferencias genuinas en esta última, pero otros parecen haberse puesto casi al azar.

a) Finalidad de las cláusulas de asunción/ventajas e inconvenientes

30. Cuando no exista cláusula de asunción, el asegurador del casco sólo pagará la proporción de avería gruesa que corresponda al buque, dejando que los propietarios de la carga sufragan su cuota contributiva. Una cláusula de asunción permite que algunos siniestros de avería gruesa, por lo general los que se encuentran dentro de un determinado límite económico, sean reembolsados en su integridad por el asegurador del casco. Ello ahorra los gastos, tiempo y esfuerzos de todo el procedimiento de la avería gruesa cuando se considera que es lo suficientemente pequeña para que gastos y esfuerzos no estén económicamente justificados.

31. Algunas cláusulas de asunción eliminan la necesidad de hacer una liquidación, si bien otra la siguen exigiendo. En el primer caso se podría así evitar los gastos que entrañan los trámites de la avería gruesa, tales como los honorarios de liquidación y demás gastos. A menudo la cuota de la carga puede ser inferior a los gastos que se evitan al no seguirse el procedimiento de avería gruesa. Además, ésta causa problemas al naviero que ha de continuar sufragando con su capital reparaciones y gastos no sabiendo a ciencia cierta las cantidades finales que recibirá y que se enfrenta con grandes retrasos en la indemnización de la parte de sus pérdidas y las del cargamento.

32. Los liquidadores de averías también se beneficiarán de que se eliminen los casos de menor importancia, que suponen una cantidad de trabajo desproporcionada en comparación con los honorarios que de forma realista se pueden exigir. Los liquidadores de algunos países cobran una tarifa fija por sus servicios (por ejemplo, el 5%). En otros, donde no hay normas sobre tarifas, los liquidadores no pueden recibir en la práctica honorarios que no guarden proporción con los gastos de la avería gruesa.

33. Desde el punto de vista de los intereses de la carga, el uso de cualquier cláusula de asunción les exime de contribuir a los siniestros del casco. Sin embargo, dado que las cláusulas de asunción tratan de eliminar sólo las averías gruesas menores, las ventajas globales pueden ser limitadas. Además, puesto que el naviero tiene la facultad de utilizar o no la cláusula y, como ya se ha visto, lo hará cuando ello redunde en su propio interés, es más

probable que sea en los casos en que la contribución de la carga es pequeña cuando se invoque la disposición de avería gruesa menor. Además, la cobertura del asegurador del casco no suele aplicarse en los casos en que la avería gruesa consista fundamentalmente en gastos o sacrificios de la carga.

34. En el supuesto de conocimientos de embarque múltiples, incluso averías generales muy importantes que superen con creces el límite máximo pueden incluir muchos intereses diferentes de la carga que en sí mismos tienen relativamente poco valor. De este modo, desde el punto de vista de los propietarios del cargamento y de sus aseguradores, los gastos administrativos de las reclamaciones de avería gruesa respecto de esos intereses siguen siendo muy elevados en proporción al valor. Hay muchas averías gruesas en las que intervienen intereses múltiples de la carga y en las que un gran número de esos intereses han de pagar menos de 100 dólares cada uno como cuota contributiva de la avería gruesa, y el hecho de que para ellos sea antieconómico seguir adelante con la avería gruesa no impide las reclamaciones del interés del casco. Además, cuando se trata de cantidades tan pequeñas muy rara vez merece la pena impugnar una avería gruesa aun cuando haya motivos justificados para ello. Por tanto, en tales casos los aseguradores de la carga suelen considerar más económico no suscitar problemas legítimos. Sólo se conocen unos cuantos casos en que pequeños intereses hayan quedado deliberadamente fuera de una liquidación de avería gruesa.

b) Elementos de la cláusula de asunción

35. Cuando el naviero decida que desea eliminar averías gruesas menores, él mismo o su corredor incluirán en su propuesta una cláusula de avería gruesa menor y conseguirán el acuerdo del asegurador. Por cuanto se trata de un tema de poca importancia en las negociaciones, se prestará poca atención a la cláusula y a menudo no se discutirán sus términos exactos. El texto, por lo general, se añadirá después y a veces sólo se incluirá un límite máximo. En otros casos, figura el título de la cláusula pero no su texto en la póliza. Ello podrá ocasionar dificultades más adelante porque parece que hay una gama casi infinita de textos de cláusulas de asunción, a menudo poco afortunados, repetitivos y a veces contradictorios.

36. Sin embargo, hay elementos comunes, aun cuando los corredores suelen utilizar su propia redacción. Hay también algunos textos concretos para los problemas que se plantean en transportes específicos. El núcleo de la cláusula suele ser una frase del siguiente tenor:

"la avería gruesa se pagará íntegramente sin contribución de la carga o de otros intereses cuando el importe de tal avería no sobrepase ... dólares."

37. Otra versión dice así:

"cuando se estime que la avería gruesa no superará ... dólares, se pagará en su integridad."

38. La primera versión pone de manifiesto el principal problema de una cláusula de asunción. Hasta que no se haya preparado la declaración de avería gruesa no se conocerá con seguridad el importe total de las pérdidas correspondientes.

39. En el siguiente texto puede apreciarse un enfoque diferente:

"si el gasto total por avería gruesa no superase ... dólares, no se preparará una declaración de avería gruesa, en cuyo caso ésta correrá por cuenta de los aseguradores del buque."

40. En algunas cláusulas de asunción se concede expresamente al naviero la posibilidad de decidir si reclama o no al amparo de tal cláusula:

"cuando se estime que la avería gruesa no superará ... dólares, o divisa equivalente, los asegurados podrán decidir si reclaman o no el importe íntegro de la avería gruesa en virtud de este seguro, o reclaman de la carga, según estimen conveniente."

41. Esta redacción muestra muy claramente que es el naviero quien tiene que decidir si le conviene o no declarar y seguir el procedimiento de avería gruesa. Aun cuando la opción no se especifique en la cláusula, existirá siempre, pues el armador puede simplemente decidir no exigir la parte de la carga en virtud de su póliza de casco cuando, en cambio, sí quiera reclamar a los interesados en la misma.

42. En algunas cláusulas figuran más detalles sobre las franquicias deducibles:

- "la franquicia deducible no se aplicará a la avería gruesa y a la asistencia y salvamento, a los gastos de asistencia y salvamento y a los destinados a aminorar las consecuencias del siniestro;
- los asegurados podrán optar entre reclamar o no la totalidad de la avería gruesa en virtud de su seguro de casco hasta un límite de ... dólares una vez aplicada la franquicia deducible de la póliza o bien reclamar a la carga..."

43. En el primer ejemplo, todas las averías gruesas menores las sufragará en su integridad el asegurador, en la parte tanto del casco como de la carga. En cambio, en el segundo ejemplo, las averías gruesas por debajo de la franquicia deducible recaerán en el naviero, de suerte que en tales casos seguirá teniendo interés en reclamar a la carga su cuota contributiva. Sólo en el supuesto de pérdidas que superen la franquicia deducible de la póliza se inclinaría por no recurrir al procedimiento de la avería gruesa.

44. Hay algunas otras variantes, aunque no aparecen de forma constante:

"al hacerse cargo de toda la avería gruesa (la póliza del casco) no se cobrarán comisiones o intereses."

45. Otra cuestión a la que a veces se hace referencia en algunas cláusulas es la de los honorarios de los liquidadores: "los honorarios de los liquidadores no se incluirán en ... (el límite máximo) al que se hace referencia más arriba". Ello eleva el tope de la cantidad pagadera en su totalidad en virtud de la cláusula de asunción. Algunas cláusulas prevén un límite máximo flexible:

"Las averías gruesas que supongan sacrificios o gastos hasta de ... dólares, o una cantidad superior si se ha convenido expresamente, no se repartirán y se pagarán en virtud de..."

46. Esto último aumenta las posibilidades del naviero de examinar la situación económica de cada avería gruesa. Si lo probable es que la contribución de la carga sea muy baja tendrá sentido no continuar con la avería gruesa aun cuando el total de la avería pueda superar con mucho el límite máximo. La siguiente redacción excluye expresamente el sacrificio o los gastos de la carga:

"el presente acuerdo no se aplicará cuando la avería gruesa consista fundamentalmente en sacrificios o daños a la carga, en cuyo caso se redactará una declaración, salvo que ello sea antieconómico desde el punto de vista de los intereses del casco."

47. No es necesario comentar el criterio adoptado en este texto. Claramente, el casco debe estar dispuesto a aceptar sus propios siniestros, si bien se excluye firmemente la posibilidad de asumir la carga sacrificada, salvo que los costos de ello sean menores que los de proseguir con la avería gruesa.

48. Además de los textos a los que se ha aludido, que se aplican a cualquier tipo de buque, existen a veces cláusulas para transportes especializados, en particular, transbordadores. La dificultad de obtener fianzas del tráfico no comercial o de los vehículos que transportan los transbordadores, junto con los valores relativamente bajos de esos intereses, la conveniencia de no desalentar a los usuarios a los que el concepto de avería gruesa les sonaría muy raro, todo ello ha llevado a los siguientes tipos de cláusulas:

"Tras un acto de avería gruesa o un contrato de asistencia y salvamento o ambas cosas a la vez, por la presente se renuncia a las contribuciones por avería gruesa y por asistencia o salvamento debidas por los propietarios de los vehículos comerciales o privados transportados en el buque asegurado y se extiende la cobertura para que incluya el pago de esas contribuciones a otras partes interesadas."

49. Hay que señalar que, en tales supuestos, se proseguirá normalmente con los trámites de la avería gruesa, ya que otros intereses pagarán su propia parte y la única diferencia será que el casco asumirá la cuota de determinados intereses.

c) Límites máximos en las cláusulas de asunción de las averías gruesas

50. Hay grandes variaciones en los límites máximos que se incluyen en una cláusula de asunción de avería gruesa, lo que es necesario para atender a las grandes diferencias en los valores asegurados. De las algo más de 300 pólizas que se han examinado muy pocas establecían el límite por debajo de 50.000 dólares. A menudo tales límites no parece que se hayan revisado en varios años. Sin embargo, debido al aumento de las franquicias generales deducibles de las pólizas, el nivel en que la cláusula de asunción se aplica seguirá hasta cierto punto aumentando cuando suban los valores y las franquicias.

51. Cuando se trata de buques más pequeños parece que lo normal sea un umbral de 50.000 dólares, sin que se haya encontrado casi ninguno por debajo de ese nivel. Para los grandes buques y flotas, en los que en todo caso se aplican franquicias deducibles más altas, el nivel mínimo es, por lo general, de 100.000 dólares, llegando con frecuencia a 200.000. En algunos casos, los límites son muy superiores. Por ejemplo, para los grandes buques portacontenedores en los que puede haber muchos miles de intereses diferentes de la carga y en los que el costo de una liquidación puede ser extraordinariamente alto, el límite puede llegar a alcanzar los 2 millones de dólares.

d) Utilización de la cláusula de asunción

52. Como ya se ha dicho, el uso de cláusulas de asunción varía mucho según los mercados, siendo al parecer mucho más frecuente en los Estados Unidos y el Reino Unido. Por lo que se ha podido ver, hasta una tercera parte de los contratos de seguros de esos mercados contienen cláusulas de asunción, pero dado que comprenden desde contratos de buques por separado hasta seguros que engloban flotas muy amplias, es imposible decir con precisión qué proporción del transporte marítimo se asegura incluyendo una cláusula de asunción. Con tales variaciones entre los mercados y también entre los corredores de seguros, es difícil que haya una tendencia hacia la uniformidad en la práctica o en los textos utilizados si no se convence ante a los navieros y al sector de los seguros de que presten atención al problema.

Capítulo II

EL ALCANCE Y LAS REPERCUSIONES ACTUALES DE LA AVERIA GRUESA

A. Número de incidentes

53. No hay una fuente única que muestre el número total de incidentes que se producen cada año. Es posible, con todo, estimar el alcance de la avería gruesa en los siniestros marítimos con los registros publicados sobre pérdidas parciales importantes. No todo siniestro de esa índole conducirá a una declaración de avería gruesa, pero con la descripción de las circunstancias del siniestro cabe hacer una evaluación razonable de aquellos casos que pueden conducir a una declaración de avería gruesa. El número de siniestros parciales importantes registrados en los últimos diez años por la Unión Internacional de Seguros de Transportes es como sigue:

Siniestros parciales importantes - 1984 a 1992 12/

	Buques tanque	Buques graneleros y de carga combinada	Otros buques	Todos los buques
1984	22	35	128	185
1985	30	54	185	269
1986	36	30	148	214
1987	36	52	128	216
1988	39	47	144	230
1989	46	50	142	238
1990	50	61	134	245
1991	43	57	155	255
1992	47	61	159	267

54. Un examen de las circunstancias de esos grandes siniestros recogidos en la Lloyd's List para los últimos tres años indica que es probable que alrededor del 70% de los mismos haya conducido a la declaración de avería gruesa. De ese 70% estimado, del orden de los dos tercios (45% del total) entrañaron remolque, y el otro tercio restante probablemente gastos de avería gruesa tales como extinción de incendios, desencalladura o arribada a un puerto de refugio.

55. Actualmente no se publican recopilaciones de siniestros parciales menores, pero cabe deducir su número de la información sobre accidentes que figuran en la Lloyd's List y que parecen ser al menos ocho veces superiores: hasta cierto punto esos siniestros menores son parecidos a los más importantes pero entrañan menos remolques u otras actuaciones típicas de la



avería gruesa. Tal como se comprobará con los datos recogidos para el presente estudio, los incidentes de avería gruesa engloban toda la gama de siniestros desde los más graves a algunos de muy poca monta, pero muchos de los pequeños incidentes ciertamente no merecerían los gastos de una liquidación.

56. Otra fuente de información sobre el número total probable de averías gruesas figura en un estudio efectuado por el Subcomité Internacional del CMI 13/, y que se basa en información obtenida mediante un cuestionario enviado a los miembros ordinarios y correspondientes de la AIDE. El informese presentó al Subcomité Internacional de la AIDE en 1993. Recoge 425 liquidaciones de avería gruesa efectuadas en un período de 12 meses en 1990-1991 por aquellas oficinas de liquidadores (45 en 18 países marítimos) que respondieron a la encuesta. Con arreglo a esas cifras se estimó que en todo el mundo el número de liquidaciones habría sido en 1991 como máximo de 850. Basándose en esas estimaciones y habida cuenta de lo que puede deducirse de los informes sobre siniestros, no parece infundado suponer que en la actualidad el promedio anual de incidentes que conducen a una declaración de avería gruesa es de unos 800.

B. ¿Mayor o menor utilización?

57. Más difícil ha sido establecer si hay una tendencia a que la avería gruesa resulte más o menos frecuente. Por ejemplo, datos de algunos mercados desarrollados sobre seguros sugieren un descenso sustancial, de alrededor del 40%, en el total de incidentes de avería gruesa registrados entre 1975 y 1985 aproximadamente. Sin embargo, tales datos pueden inducir a error pues son muchos los diferentes factores que influyen en el mayor o menor número de averías gruesas, a saber:

- Fluctuaciones en la cuantía o el tipo de las actividades aseguradas conducirían a fluctuaciones comparables en el número de reclamaciones. Con las demás cosas igual, una reducción del número de cargamentos asegurados debería producir menos averías gruesas. La cuantía de los seguros suscritos puede cambiar mucho de un año a otro en respuesta a modificaciones en el importe de las primas y las pérdidas registradas, de tal suerte que una percepción por el mercado de la avería general reflejaría esas fluctuaciones.
- Un aumento o una disminución del comercio mundial debería producir una gran variación del número de accidentes marítimos registrados cada año, y cabría esperar que un incremento o descenso de los siniestros condujera a su vez a un cambio correspondiente en el número de averías gruesas declaradas; otros factores tales como la introducción del seguro local obligatorio de las importaciones durante los últimos 15 años pueden haber hecho que algunos mercados desarrollados hayan visto bajar sus actividades tradicionales de transporte marítimo que se han desplazado a mercados recientes de países en desarrollo.
- Los métodos seguidos por los propios aseguradores para suministrar información registran cambios de año en año, mientras que los datos sobre averías gruesas muchas veces no se separan de las liquidaciones

generales recogidas sino que se clasifican de otro modo (por ejemplo, por la cuantía de la liquidación o por la causa del siniestro).

58. Más recientemente ha habido alguna información sobre un pronunciado descenso en 1992 y 1993, al parecer por causa de las repercusiones de las cláusulas de asunción de la avería gruesa. Aunque algunos datos parecerían corroborar este hecho, la disminución puede reflejar también una caída del transporte marítimo en los mercados de que se trata. Los márgenes generales de beneficio son muy bajos en las grandes empresas, compitiendo demasiados aseguradores por pocos seguros, y tras unos resultados sumamente malos en varios mercados desde 1988 muchos aseguradores o bien se han retirado o bien se han vuelto más selectivos sobre las actividades que están dispuestos a asegurar. Algunos liquidadores han comentado que han reducido el número de asuntos de que se ocupan pero otros han dicho que su actividad sigue siendo la misma. Con el inevitable desfase temporal en los procedimientos seguidos en caso de avería gruesa transcurrirán algunos años antes de que sea posible confirmar si ha habido un descenso y cuál podría haber sido su intensidad.

C. Buques afectados por avería gruesa

59. Tal como ocurre con los índices de siniestralidad mundial en su conjunto, la mayoría de los incidentes de avería gruesa recogidos en la encuesta afectaban a barcos distintos de buques tanque o graneleros, que en aras de la sencillez se denominarán en lo que sigue como "otros buques". No obstante, cuando se calcula el tonelaje total de los buques que aparecen en la encuesta, las proporciones quedan mucho más equilibradas entre las tres categorías, tal como puede verse en el cuadro siguiente:

Incidentes de avería gruesa en comparación con el total de buques en servicio

Buques	Buques tanque		Graneleros		Otros buques	
	Incidentes de AG	Total en servicio	Incidentes de AG	Total en servicio	Incidentes de AG	Total en servicio
Porcentaje en número	11,9%	11,5%	18,1%	6,5%	70,0%	82,0%
Porcentaje en tonelaje	35,9%	35,8%	27,7%	30,8%	36,4%	33,4%
Tonelaje bruto medio de los buques de la muestra	40 000 tb	-	20 000 tb	-	7 000 tb	-
Número total de la muestra	260					
Tonelaje total de la muestra	3,4 m tb					
Total de buques en servicio	Cifras obtenidas del <u>Lloyd's Register of Ships, Annual Statistics, 1992.</u>					

60. Las mediciones por número sirven para mostrar la frecuencia general de los incidentes y tienen alguna validez para aquilatar cómo se ven afectados los diversos tipos de transporte marítimo. Buques tanque y graneleros tienden a transportar en cada viaje cargas de un solo propietario o de un

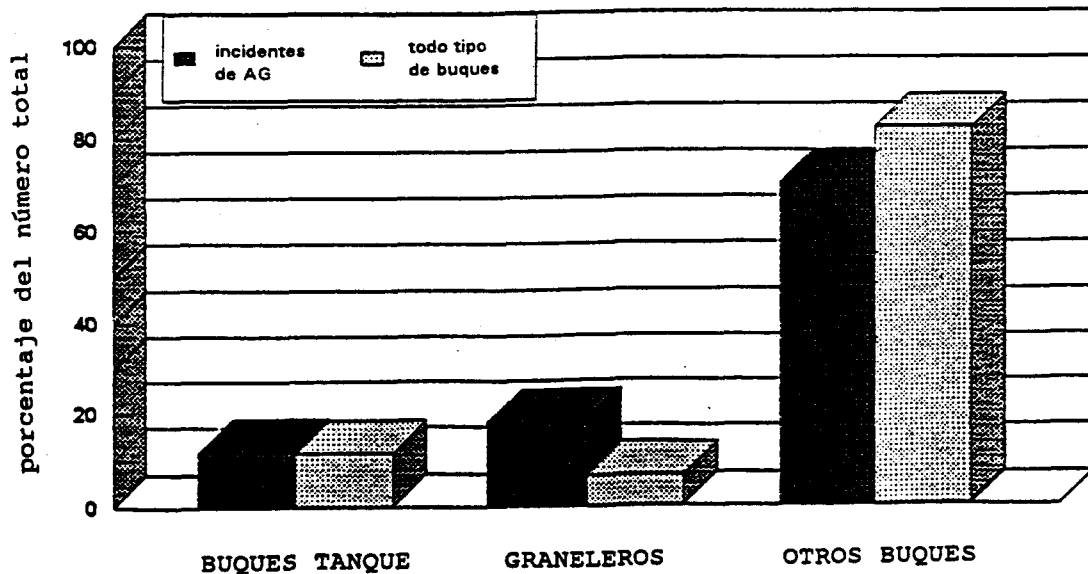
número pequeño, mientras que los demás tipos de buques varían mucho desde aquellos con un solo propietario de la carga a bordo hasta los portacontenedores y grandes buques de carga general en los que las mercancías transportadas pertenecen a centenares o incluso miles de propietarios distintos.

61. Las mediciones por tonelaje tienen interés en relación con la cantidad de carga transportada, indicando un reparto mucho más igual entre las tres categorías. Hay que recordar que el valor del cargamento de los buques tanque suele ser muy superior al de las mercancías transportadas por graneleros; el valor a bordo de otros buques es mucho más variable.

62. A los buques de carga a granel (incluidos mineraleros y mineraleros/graneleros/petroleros) les corresponde claramente una parte más que proporcional de incidentes. Tal cosa destaca sobre todo en los porcentajes por número, lo que indica que los graneleros más pequeños son más propensos a verse envueltos en avería gruesa. Es bien conocido que ese tipo de buques tiene un índice de siniestralidad desproporcionadamente alto, por lo que tales cifras no son una sorpresa. En cambio, la parte de las averías gruesas de los petroleros se corresponde exactamente con la parte de esos buques en el tonelaje mundial.

Avería gruesa según el tipo de buque

(comparación de la incidencia de avería gruesa con todos los tipos de buques en servicio)



D. Edad del buque

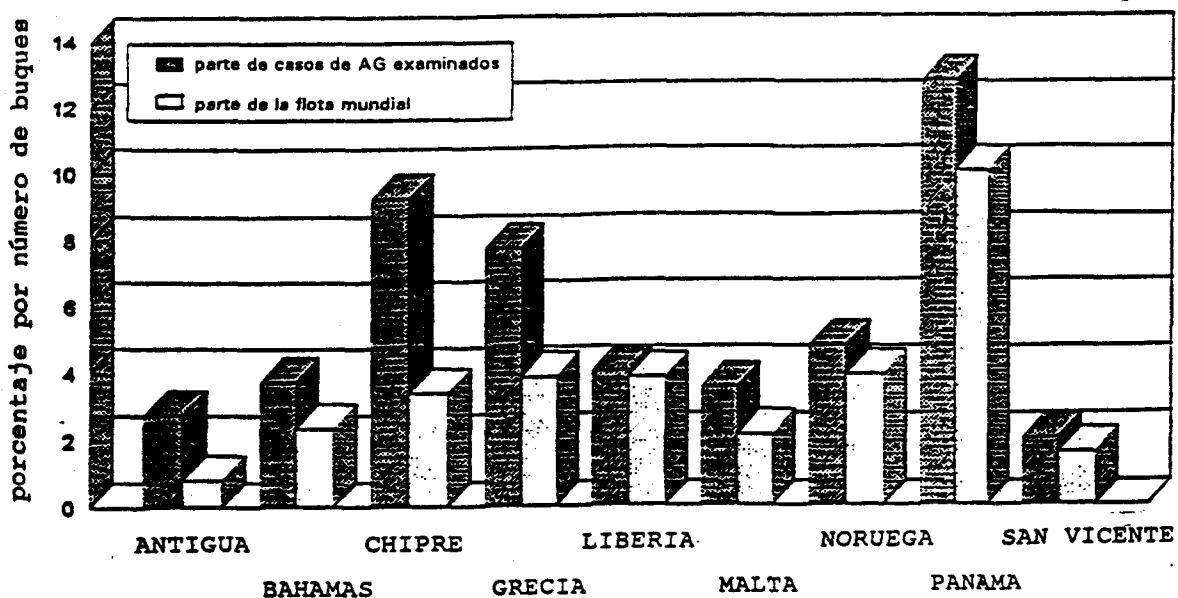
63. La edad media de los buques que participaron en la muestra era de 13,7 años. Tal cosa no indica por sí misma una participación desproporcionada de los buques más viejos en la avería gruesa, ya que la edad media de todos los buques se acerca a esa cifra. Sin embargo, cuando la distribución entre los grupos de edad se estudia resulta claro que la avería gruesa se da pocas veces en buques con menos de 4 años de edad. A partir de esa cifra su incidencia aumenta rápidamente a un ritmo bastante constante entre 7 y 18 años de edad.

64. La disminución del valor de un buque al envejecer significa que resulta progresivamente más atractivo para un propietario declarar avería gruesa ya que el valor del buque representa una proporción del valor contribuyente total que se va reduciendo de modo constante. Por el contrario, en un buque recién botado y de mucho valor la proporción de la carga sería menos apreciable. Las excepciones a esa norma general se darían en las rutas donde las cargas de menor valor se transportan normalmente en buques más viejos al existir unos fletes más baratos.

E. Pabellón

65. Los buques de libre matrícula (pabellón de conveniencia) se vieron envueltos en una proporción de incidentes considerablemente más elevada que su parte en el transporte marítimo mundial. Los pabellones de Panamá, Chipre, Bahamas, Malta, Antigua y Barbuda, y San Vicente y las Granadinas tienen una parte del 12,2% del transporte marítimo mundial por número de buques 14%, pero representaron el 34,2% de los incidentes de avería gruesa estudiados (tamaño de la muestra: 280). Aunque pueda haber algunas distorsiones regionales en el transporte marítimo que quizá hagan que esa proporción se sobreestime, es probable que tal sobreestimación sea muy pequeña.

Pabellones de buques implicados en averías gruesas  
(en comparación con su parte en la flota mundial)



66. Asimismo, el examen de un pabellón en particular, que representa una proporción apreciable del transporte marítimo mundial, muestra que las averías gruesas entre los buques de esa bandera solían ser dos veces más graves y también más frecuentes que lo normal.

67. Cabe concluir que el estado del buque y su tripulación explican, entre otras cosas, la mayor o menor frecuencia de la avería gruesa. Esta, por tanto, puede servir para obtener ventajas competitivas desleales en buques que se hallan en condiciones por debajo de la media y cuya explotación redundan en detrimento de la mayoría responsable de navieros y supone un freno para que se eleven las normas de seguridad.

#### F. Los cargamentos afectados

68. Los casos examinados engloban una gama muy amplia de cargamentos: casi todo lo que puede transportarse por mar aparece en el estudio. Si bien tal cosa confirma que éste cuenta con una amplia base, también muestra que los asuntos relacionados con productos concretos eran demasiado escasos para hacerse una idea clara de cuáles sufrían más averías gruesas que otros. No obstante, al agrupar los productos por grandes categorías se pueden extraer varias conclusiones, de las que la primera es que la avería gruesa puede afectar y de hecho afecta más o menos a todo tipo de carga. Entre los aspectos que hay que recordar al analizar los datos sobre cargamentos figuran los siguientes:

- Los mercados nacionales de seguros probablemente aseguran una gama de importaciones y exportaciones que se corresponde de cerca con las pautas del comercio del país de que se trate. Así, una nación que produzca suficientes productos forestales para sus propias necesidades no importará o exportará tales productos, y esos bienes no figurarán en los datos de los aseguradores sobre cargas perdidas.
- Los mercados internacionales de seguros no adolecerán tanto de esos desequilibrios, pero pueden presentar perfiles que no representen realmente el comercio mundial. El mercado de seguros de Amberes asegura tradicionalmente buena parte de los intercambios internacionales de granos gracias a sus estrechas conexiones con el mercado mundial de cereales a granel, por lo que este género podría fácilmente estar excesivamente representado. Sin información detallada sobre el transporte de grano en número, valor y porcentaje del mercado de seguros -datos que brillan por su ausencia- resulta imposible aquilatar las consecuencias relativas de la avería gruesa para cualquier producto determinado.
- Del mismo modo, una carga muy grande asegurada en un solo mercado puede también distorsionar las conclusiones. El que no se repita ese hecho puede conducir a la aparente desaparición de pérdidas para ese producto.
- Muchas cargas pueden transportarse tanto a granel como formando parte de cargamentos diversos de carácter general. A decir verdad, muchos buques de carga general y de carga a granel pueden usarse -e incluso

definirse- indistintamente. La insuficiente precisión de los datos hace que muchas veces sea difícil separar la carga a granel de aquella fraccionada. El acero es un ejemplo corriente de un producto que se transporta tanto en contenedores, como en buques de carga general o a granel, mientras que el petróleo es más probable que se transporte en barcos especializados.

69. Los datos muestran que los cargamentos de petróleo constituyeron el 12% de todo el transporte afectado, una cifra notablemente parecida al número de petroleros afectados, habida cuenta de que las muestras procedían de fuentes diferentes. En valor, los cargamentos de petróleo suponen una proporción muy superior al total, lo que se explica por representar los valores más elevados de todos los envíos considerados por separado.

70. Entre las cargas secas a granel, minerales y concentrados representaron 10% del total, mientras que los productos siderúrgicos -en la medida en que fue posible separarla en los envíos a granel- constituyeron un 8%. Varias otras cargas diversas transportadas a granel, tales como carbón, cemento, harina de pescado, urea y copra, fertilizantes y diversos productos químicos también estaban representados (10% del total).

71. A los transportes de grano (trigo, arroz, etc.) correspondió el 8%, mientras que los productos forestales (maderas blandas, maderas duras tropicales y productos de la madera) representaron 7%.

72. A pesar de las dificultades de definición, los incidentes en que se vieron envueltos buques de carga general comprendieron al menos un tercio y probablemente el 40% del total, mientras que el 5% restante de los siniestros correspondió a buques especializados, como barcos frigoríficos, transportadores de vehículos, etc.

73. Los incidentes en los que el buque transportaba contenedores -sin que se tratara necesariamente de barcos especialmente contruidos para ello- representaron del orden de la cuarta parte del total. No obstante, tal como era de esperar, representaron algunos de los valores contribuyentes más altos y constituyeron una proporción elevada de las averías gruesas mayores.

#### G. Los hechos que conducen a una avería gruesa

74. Son muchas las causas de las averías gruesas que revisten importancia a la hora de hacer un análisis sobre el particular. Un estudio de cuán a menudo ocurren incidentes motivados por determinadas causas permite evaluar el papel desempeñado por las partes afectadas.

75. En los casos examinados, roturas o averías de las máquinas figuran como la causa más común de avería gruesa. En el 37% (de una muestra de 440), representan más de un tercio de todos los incidentes recogidos, con cifras muy parecidas para las diferentes muestras 15/. El incendio en las máquinas, que se ha registrado separadamente de otros tipos de incendio en la medida de lo posible en razón de su mucha relación con las roturas o averías mecánicas, representa otro 4%, con un total del 41% de los incidentes

relacionados con la maquinaria que sirve para generar electricidad, propulsar o dirigir el buque.

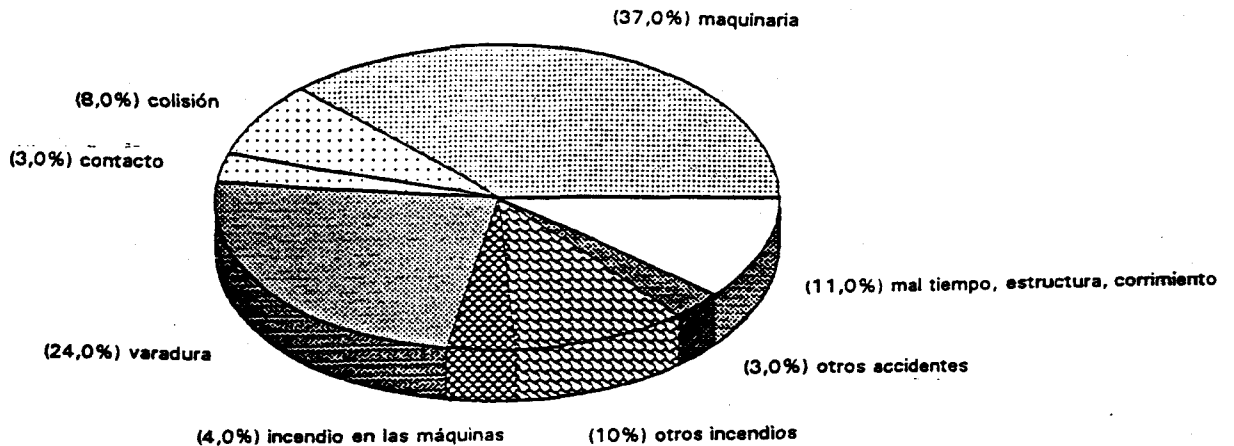
76. Por lo que atañe a los incidentes relacionados con la navegación, la encalladura representa alrededor del cuarto del total (24%), y los casos de colisión y contacto constituyen 8 y 3%, respectivamente.

77. Del orden del 10% de los incidentes se deben a incendios distintos de los producidos en las máquinas, esto es, en la bodega y en otras partes del buque. Los accidentes donde la navegación no tuvo nada que ver, tales como el que las hélices se engancharan en redes o cables, produjeron alrededor del 3%. El restante 11% comprende diversos incidentes que han sido difíciles de segregar unos de otros, como mal tiempo, averías o daños estructurales, escoramiento y corrimiento de la carga.

78. De vez en cuando las averías gruesas se deben a hechos relacionados con guerras o actuaciones terroristas. Actualmente son estadísticamente insignificantes (menos del 1%), aunque en el decenio de 1980 se dieron casos como consecuencia de la guerra entre la República Islámica del Irán y el Iraq, afectando a buques y cargamentos de petróleo de mucho valor. En la muestra usada en este estudio figuran detalles de algunos de esos incidentes.

#### Las causas de avería gruesa

(con indicación de los tipos de pérdidas que se dan con mayor frecuencia)



79. Las causas de la avería gruesa coinciden bastante con las causas de los siniestros parciales importantes recogidos en los resúmenes mensuales de la Lloyd's List. También hay concordancia con el informe presentado en la Conferencia anual de 1993 de la Unión Internacional de Seguros de Transportes donde figura una distribución de las pérdidas por avería gruesa, aunque la clasificación de las pérdidas que emplea la Unión es un poco diferente.

Causas de avería gruesa

(comparación entre las conclusiones de la Unión Internacional de Seguros de Transportes y el presente estudio)

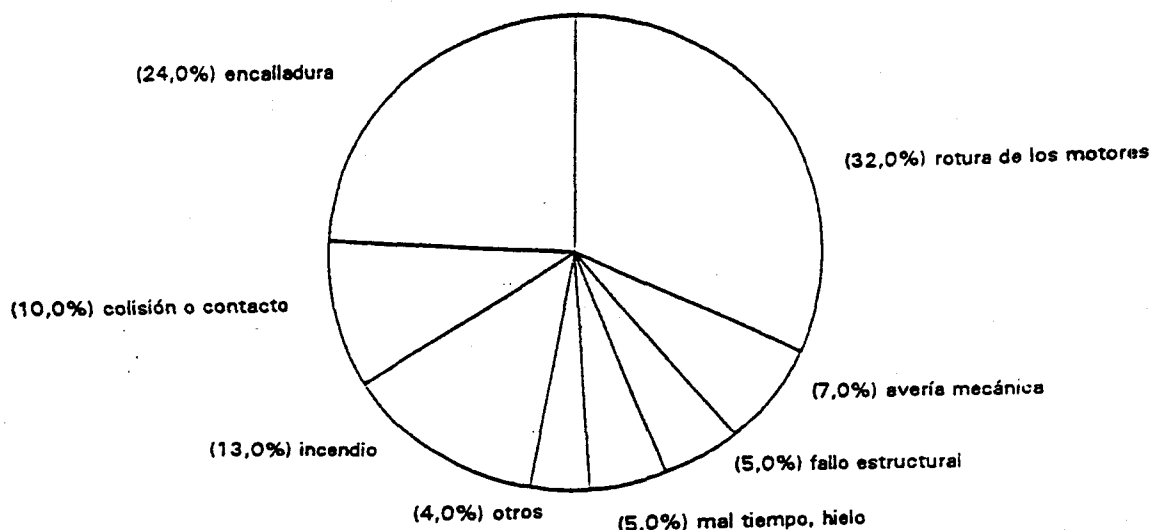
Tipo de incidente	Conclusiones del presente estudio	Informe de 1993 de la Unión
Avería en las máquinas	37%	-
Avería de los motores	-	32%
Avería mecánica	-	7%
Colisión	8%	-
Contacto	3%	-
Colisión o contacto	-	10%
Varadura/Encalladura	24%	24%
Incendio de los motores	4%	-
Otros incendios	10%	-
Incendio	-	13%
Otros accidentes	3%	-
Otros accidentes (incluido corrimiento de la carga)	-	4%
Tiempo/Estructura/Corrimiento	11%	-
Tiempo	-	5%
Fallos estructurales	-	5%

80. En el informe se indicaba asimismo que "los estudios de la Unión Internacional de Seguros de Transportes ofrecen más información que confirma el papel del buque en los incidentes de avería gruesa. Las diferencias son notables entre buenos y malos navieros, entre tonelaje reciente y antiguo y entre pabellones mejores y peores. Tal cosa parece sugerir que los buenos navieros que declaran averías gruesas muy pocas veces estarán en desventaja en comparación con los malos navieros que pueden intentar resarcirse de casi todos sus costos gracias al cargamento o a los aseguradores del casco. El efecto se ve multiplicado en las cargas de los buques más viejos, ya que no sólo hay más incidentes sino que el valor contribuyente del buque es muy inferior conforme envejece, lo que conduce a un peso financiero mayor para el cargamento". En ese informe se seguía diciendo que "las causas de los incidentes de avería gruesa indican por sí solas la influencia de la condición del buque y del modo en que navega en el hecho mismo de que se produzca el siniestro. El gráfico circular [que figura a continuación] muestra claramente cómo el estado de los buques y en particular de sus motores explica buena parte de los demás incidentes. Un incendio en la bodega o la carga es la otra gran categoría; en varios casos esos incendios fueron el resultado de que el porteador no se ocupara de vigilar la temperatura del cargamento. Hay que insistir en que las categorías de encalladura y avería en los motores no comprenden los siniestros que se producen por mal tiempo, sino que normalmente constituyen un resultado directo de deficiencias en la navegación o de un mal uso de los motores.



Conclusiones de la Unión Internacional:  
las causas de la avería gruesa

(por número de incidentes)



81. Los diversos tipos de avería gruesa suscitan varias cuestiones, entre ellos problemas de definición. Algunos de éstos se tratan a continuación.

1. Averías mecánicas

82. Por avería mecánica se entiende en este estudio los daños, roturas o averías de los motores principales y otros, de generadores y equipo eléctrico, de ejes, hélices y timones.

83. En los casos señalados en esta investigación el primer motivo de la avería mecánica, cuando figuraba información en las declaraciones o liquidaciones, era un mantenimiento inadecuado. En algunos casos resultaba que la negligencia de la tripulación que condujo directamente a la avería había ocurrido durante el viaje de que se trataba, pero en otros casos, estaba claro que tal negligencia o el insuficiente mantenimiento databan de bastante antes de la última travesía.

84. Entre las averías mecánicas figuran casos en que la rotura de los motores, o el quedarse sin energía eléctrica, o el que se bloquee el timón provocaron otro tipo de incidente tal como varadura/encalladura o contacto con un muelle. En pocos casos influyó el mal tiempo, y donde está claro en la declaración que unas condiciones meteorológicas adversas habían hecho que entrara agua en la sala de máquinas, el incidente se ha atribuido al mal tiempo.

85. Unos pocos siniestros son imputables a defectos latentes o a negligencia de contratistas externos en trabajos de reparación o mantenimiento, y un reducido número a combustible contaminado. Cuando en los incidentes aparece combustible contaminado tiende a haber una combinación de acontecimientos que conducen a fallos del motor, figurando también un mantenimiento insuficiente entre las causas. En los buques más viejos la edad de las máquinas provoca a veces directamente averías en los motores, y en tales casos resulta más difícil establecer con los datos de que se dispone si el equipo había rebasado su vida útil prevista o si se vio dañado por un accidente "auténtico". No obstante, a juzgar por los ejemplos de la muestra la inmensa mayoría de los fallos del motor no eran verdaderos accidentes.

86. Los informes sobre incidentes de averías en timones, hélices y ejes no eran lo bastante detallados para obtener conclusiones fundadas. Defectos latentes en el material averiado se aducían como causa en algunos casos, pero en otros un mantenimiento insuficiente o una manipulación inadecuada parecían ser el motivo. Los incidentes de los que se decía que se habían producido por hechos externos tales como daño en los timones por contacto con un objeto sumergido, o al haberse enganchado hélices y ejes en redes de pesca, han quedado excluidos de esa categoría. Los casos en que las averías mecánicas obligaron a un remolque superaban aquéllos en que tal cosa no había sido necesaria en una proporción de ocho a cinco.

## 2. Varadura

87. Los daños por varadura no pueden considerarse por sí mismos avería gruesa a menos que la varada sea deliberada, con el fin de salvar el buque y la carga de otro peligro tal como el mal tiempo. Las varaduras deliberadas parecen ser raras.

88. En una varadura típica, sin embargo, es de esperar que los fondos del buque sufran daños tanto por el hecho en sí como al desencallarse el buque. Hay varios casos en los que ha habido diferencias de opinión entre los intereses del casco y la carga sobre cuánto daño es imputable al reflotamiento y, por lo tanto, cuánto puede recuperarse con arreglo al sistema de avería gruesa. No ha de sorprender que los intereses del casco tiendan a sugerir que hay más daño directamente achacable a la operación de desencalladura de lo que aceptarían los interesados en la carga. Esas discrepancias conducen a litigios, así como a dilatadas negociaciones mientras se está completando la declaración, y puede demorar la liquidación varios años.

89. El estudio no clasifica un incidente como varadura si se produce por avería en las máquinas, mal tiempo o alguna otra causa. Los motivos principales de las encalladuras parecen ser el hecho de no seguir correctamente las señales en los canales de entrada o salida de puerto y en las aguas someras de antepuertos u otros canales. En algunos casos se dice que el calado del buque superaba el máximo normal del puerto donde encalló. En un pequeño número de casos había causas externas que contribuyeron al siniestro, alegándose sobre todo fuertes corrientes marítimas o fluviales que obstaron las maniobras del buque.

90. A diferencia de las averías mecánicas, la encalladura no es probable que sea el resultado de una acción u omisión antes del viaje, a menos que pueda demostrarse que el incidente guardaba relación con el hecho de haberse seleccionado una tripulación inadecuada o de no haber comprobado que el buque no se enviaba a un puerto demasiado pequeño para él y sin cartas correctas y actualizadas.

### 3. Colisión y contacto

91. Varias colisiones fueron seguidas inmediatamente de incendio, como el que arrasó al petrolero "Nagasaki Spirit" y al buque portacontenedores "Ocean Blessing" tras su colisión en 1992. Este es uno de los motivos por el que las averías gruesas por colisión suelen ser sumamente graves, con daños muy elevados producidos por la extinción del incendio, la asistencia y el salvamento y otros gastos que tendrán que distribuirse en la liquidación de la avería.

92. En comparación, los casos más bien contados de contacto con muelles, embarcaderos y plataformas petrolíferas rara vez provocan daños suficientes para que se declare avería gruesa; casi todos esos incidentes tienen lugar en puerto con asistencia cercana a mano, y los costos pueden mantenerse bajos. Tal cosa, sin embargo, no sucede siempre. En uno de los casos examinados, el buque golpeó un pantalán fuera de puerto, tuvo que ser remolcado el resto del viaje y encalló durante el remolque, lo que produjo una avería gruesa del 30% del valor contribuyente. Las pérdidas parciales registradas en el buque también pueden ser grandes.

### 4. Incendio en las máquinas

93. Los incendios originados en la sala de máquinas suelen poder distinguirse de los incendios que se producen en otras partes del barco, aunque en varios incidentes no haya sido posible determinar el origen, y algunos han sido ciertamente incluidos en la categoría "incendios distintos de aquellos registrados en las máquinas".

94. Conviene separar los incendios en la sala de máquinas de otros tipos, porque los primeros guardan mucha relación con las averías en los motores. Un motor recalentado puede producir roturas o incendios o ambas cosas a la vez.

### 5. Incendios (distintos de aquellos registrados en los motores)

95. Casi todos esos casos se refieren a incendios que comienzan en la bodega, con unos pocos iniciándose en camarotes o en el puente o -muy rara vez- extendiéndose desde el exterior del buque.

96. Hay varias razones para que se produzcan incendios en las bodegas: combustión espontánea de algunas cargas tales como harina de pescado, copra, trigo o carbón, que pueden calentarse e incendiarse si no se transportan en condiciones adecuadas y si la tripulación del buque no vigila cuidadosamente su temperatura; colapso de la estiba debajo de artículos inflamables; colillas arrojadas y otras consecuencias de descuidos humanos, ya sea por

parte de personal de tierra o de la tripulación; fallos eléctricos ocasionales; e incendios surgidos dentro de los contenedores. Esta última es probablemente la única causa relativamente común de avería gruesa que puede a veces -aunque no siempre- imputarse a descuidos de los propietarios de la carga al no asegurar que las mercancías están debidamente acondicionadas o identificadas.

97. Más comúnmente, habrá dificultades para acceder a un contenedor que arde ya que estará situado en medio o debajo de muchos otros. Por tal motivo quizás sólo sea posible extinguir el incendio inundando la bodega hasta el nivel del contenedor incendiado, causando daños sustanciales a otros cargamentos. La pérdida derivada exclusivamente del incendio se consideraría avería simple, y correría a cargo de ese interés solamente, mientras que las pérdidas causadas por el agua empleada para apagar el incendio sería avería gruesa y se repartiría entre todos los intereses del casco y de la carga. Al igual que los daños en los fondos del buque en casos de encalladura, puede resultar difícil distinguir entre las pérdidas causadas por el acto de avería gruesa y la pérdida por avería simple después de un incendio importante, lo que una vez más conducirá a largas controversias entre los intereses afectados. Ese tipo de pérdidas es un ejemplo de aquellos casos singulares en que cabe encontrar pérdidas importantes de avería gruesa en la carga mientras que el buque sale relativamente ileso, una de las muy contadas veces en que puede haber una redistribución efectiva de las pérdidas desde la carga al casco. En la práctica, sin embargo, el elevado valor contribuyente total de todo el cargamento en su conjunto en comparación con el casco significa que casi toda la redistribución tendrá lugar entre los diversos interesados en la carga.

#### 6. Otros accidentes de navegación

98. Entre ellos figuran los siniestros que se producen principalmente al entrar en contacto el buque con objetos invisibles tales como pecios, redes de pesca y restos marinos, algunos de los cuales pueden dañar seriamente los fondos del barco y en particular las hélices y el timón. Es poco probable que en tales incidentes haya negligencia por parte del buque. También comprende un pequeño número de casos en los que el buque colisiona con la cadena de un ancla o cuando se rompe un cabo de remolque.

#### 7. Mal tiempo (incluidos daños por hielo, escoramiento o corrimiento de la carga)

99. Con la información suministrada resulta difícil en muchos de los casos examinados trazar una distinción entre una carga que se corre porque ha sido mal estibada, y un cargamento que se desplaza porque las condiciones meteorológicas son lo bastante malas como para producir el corrimiento con independencia de la estiba. Igualmente es difícil distinguir entre fallos estructurales que se deban sobre todo a que el buque se halle en mal estado y los que pueda producir inevitablemente una gran tormenta. Las causas de tales incidentes podrán identificarse fácilmente en ambos extremos del espectro pero en medio serán casi siempre inciertas, por lo que esas pérdidas se han agrupado todas ellas.

100. Casi todos los casos de corrimiento de la carga serán imputables probablemente a una mala estiba, e incluso aunque el desplazamiento de la carga se haya producido durante una tormenta lo probable es que se hubiera podido prevenir si el cargamento se hubiera estibado adecuadamente para ese viaje antes de que el buque zarpara. Los fallos estructurales se producen casi siempre en mar gruesa por la inmensa fuerza que ejercen vientos y olas. No obstante, un buque en buen estado para navegar debería ser lo bastante resistente para aguantar el mal tiempo en los mares que surque y sólo condiciones excepcionalmente severas podrían causar tales fallos. La dificultad de establecer si el estado de la mar era o no excepcional es grande, aunque la propensión de los buques más viejos a verse afectados por ese riesgo indica que, además de la tormenta, influye también el deterioro gradual que se produce con los años en la resistencia de un barco.

101. Al mismo tiempo, también hay casos en que una parte del buque -planchas del puente, escotillas, chapa del casco o estructuras internas- se hunde o se rompe sin haber sido aparentemente afectada por el mal tiempo. Por ejemplo, las escotillas pueden romperse al ser mal manipuladas por la tripulación y el mamparo de una bodega hundirse bajo el peso de la carga que se apoya en él. No debe sorprender que el buque sea aquí aún más importante: todos los ejemplos examinados correspondían a barcos de 16 años o más de antigüedad.

#### 8. Conclusiones

102. De la encuesta se desprende que preponderan los incidentes de avería gruesa causados por errores o negligencia en el mantenimiento, funcionamiento y navegación del buque. Si se suman las averías de las máquinas y el incendio en los motores (41%) a colisiones, contactos y encalladuras (35%), se obtiene el 76%, esto es, más de los tres cuartos de todas las averías gruesas. En casi todos esos casos parece haber una parte de negligencia, pero incluso si se admiten unos accidentes totalmente imprevisibles en algunos de tales siniestros el resto seguiría suponiendo una proporción sustancial. Si se tiene en cuenta que un porcentaje no escaso de los restantes casos de incendio, mal tiempo, fallo estructural y corrimiento de la carga también era probablemente imputable a negligencia, cabe concluir que esta es la causa directa o indirecta de la gran mayoría de los casos estudiados.

103. Una estimación similar figuraba en un informe preparado por el Presidente del Grupo de Trabajo sobre avería gruesa de la Unión Internacional de Seguros de Transportes 16/. En el informe se decía que:

"Una mayoría sustancial de los incidentes de avería gruesa se producen por acciones negligentes u omisiones del buque... al menos dos tercios de todos los incidentes, y probablemente más del 80%, tienen por causa tal negligencia. Las Reglas de York y Amberes no hacen ninguna distinción en el tratamiento, haya habido o no negligencia (Regla D). Sólo cuando tengan derecho a ejercer una acción los interesados en la carga podrán rehusar el pago de cualquier contribución que se les pida. Como las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby exoneran a los navieros de responsabilidad por acciones u omisiones de la tripulación durante el viaje, las únicas circunstancias corrientes en que hay un derecho a

ejercer una acción son aquéllas en que los porteadores no han mostrado la debida diligencia. Con todo, nuestros estudios revelan un sorprendente número de incidentes en los que la falta de la diligencia debida es claramente una de las causas y donde los informes de los aseguradores revelan casos graves de mal mantenimiento. Uno de los ejemplos señalaba que el nivel de aceite fue constantemente inferior en un tercio al nivel mínimo de seguridad durante varios meses antes de que el incidente ocurriera, ignorándose durante todo ese período el sistema acústico de alerta. Otros casos se refieren a buques que zarpan de un puerto sin que un incendio haya sido totalmente extinguido por lo que vuelve a producirse más tarde en alta mar con grandes costos adicionales. Incluso aunque en tales casos teóricamente sería posible denegar una avería gruesa, en la práctica resulta sumamente difícil hacerlo. Los aseguradores deberían preocuparse por la falta de justicia de un sistema que permite que pérdidas causadas por la negligencia de una parte sean pagadas con contribuciones de las demás."

104. Recientemente ha habido varios estudios sobre el papel desempeñado por el error o la negligencia en los siniestros marinos. Si bien no se pueden comparar siempre directamente, muestran también cómo predominan esas causas: por ejemplo, en el trabajo titulado "Analysis of Major Claims" (1992) del Club P e I británico figura un 90% de errores y de fallos mecánicos, estructurales o de equipo.

#### H. Pérdidas/contribuciones en la avería gruesa

105. Hay dos modos de evaluar la cuantía de las pérdidas en la avería gruesa:

- a) mediante la contribución porcentual aplicable a toda avería gruesa, y
- b) mediante las pérdidas incurridas en términos monetarios.

106. El primer proceder toma como medida la proporción que guardan las pérdidas de la avería gruesa respecto de los valores contribuyentes totales. El interés de analizar las contribuciones porcentuales en la avería gruesa es que permite medir la gravedad del incidente en términos de sus consecuencias financieras para las partes interesadas. Por ejemplo, un pequeño buque y su cargamento pueden sufrir una avería gruesa con una pérdida del 50% de los valores contribuyentes totales, pero con una cantidad total afectada de quizá no más de 1 millón de dólares. En cambio, una pérdida de 1 millón de dólares en un gran buque portacontenedores con una carga de mucho valor y un valor del casco elevado podría representar menos del 1% del valor contribuyente total y resultar relativamente insignificante para los participantes.

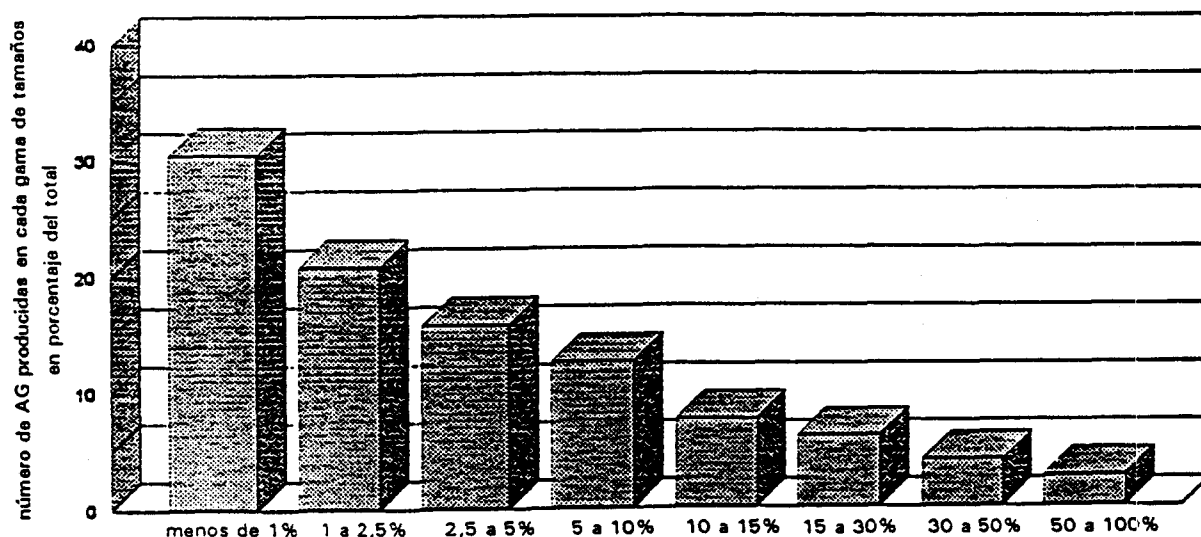
107. El segundo método, donde entran en juego los valores reales, muestra las consecuencias financieras efectivas de la avería gruesa, tal como se refleja en las propias liquidaciones de los mercados mundiales de seguros.

1. Contribuciones en términos porcentuales

108. El gráfico que sigue muestra claramente cómo la gran mayoría de las contribuciones son pequeñas en relación con el valor total de los bienes que corren el riesgo. Al menos la mitad de todos los incidentes conducen a contribuciones del 2,5% o menos del valor contribuyente total, correspondiendo a los dos tercios menos del 5%. Sólo una proporción muy pequeña queda por encima del 30%. Una investigación hecha por la Unión Internacional de Seguros de Transportes, y otro trabajo similar pero independiente (efectuado por Swissreinsurance Co.) que analiza las averías gruesas entre 1982 y 1988 con los datos de que se dispone en un mercado de seguros europeo, mostraban una distribución casi idéntica.

Pérdidas por avería gruesa en relación con los valores contribuyentes totales

(con contribuciones expresadas en porcentaje de los valores contribuyentes totales)



la mitad como mínimo de todas las AG corresponden a menos del 2,5%

109. Aunque como ya se ha señalado un pequeño porcentaje de averías gruesas puede resultar importante en términos monetarios, sus repercusiones sobre los comerciantes de que se trate seguirán siendo bajas en relación con los valores sometidos a riesgo, e incluso inferiores para los mercados de seguros que cubren casi todas las pérdidas en la práctica y que ya se ocupan de distribuir globalmente las pérdidas entre la masa de titulares de pólizas que pagan con tal fin primas por el casco y la carga. Si, a los efectos de este ejemplo, se supone que los valores del buque y el cargamento son aproximadamente iguales, entonces en la mayoría de los casos la avería gruesa total representaría sólo una pequeña proporción del valor del buque. Si se excluyen los gastos administrativos adicionales incluidos en la avería gruesa del total de las actuaciones emprendidas para que el buque y la carga lleguen con seguridad a su destino, esa proporción se reduce aún más.

110. Diferentes tipos de pérdidas tienen consecuencias diferentes sobre la cuantía de la avería gruesa. Aunque el fallo de los motores es el tipo más frecuente de avería gruesa, el gráfico que figura más adelante (en la pág. 33) muestra que suele ser el tipo de pérdida menos costoso en términos de porcentaje. Más de la mitad de los incidentes por esas averías conducen a contribuciones por debajo del 1%, esto es, la contribución porcentual media por avería en los motores es la mitad de lo que corresponde a todas las categorías en su conjunto. En cambio, las varaduras se distribuyen mucho más uniformemente desde pequeñas a grandes pérdidas, mientras que los siniestros por colisión e incendio, que constituyen las otras grandes categorías, se caracterizan por un nivel habitual de contribución mucho más alto. Tal cosa se demuestra aún más claramente cuando las pérdidas se cuantifican en dólares en el apartado siguiente. En resumen, en relación con los valores asegurados en su conjunto existe poca redistribución efectiva en la mayoría de las pérdidas.

2. Contribuciones en términos financieros

111. Cuando se examinan las pérdidas financieras reales, se confirma la situación que se desprende del análisis de la contribución porcentual. El cuadro siguiente muestra que incluso aunque los fallos en las máquinas pueden causar el mayor número de averías gruesas, en proporción de los costos totales resultan ser una causa menos importante que la encalladura. Es probable que una avería gruesa típica por varadura sea tres veces más costosa que una avería típica de máquinas. En incendios y colisiones, las pérdidas son aún más serias en relación con la frecuencia y los costos. Las relativamente pocas pérdidas derivadas de contactos (con objetos fijos o flotantes) suelen ser pequeñas, mientras que aquellas por daños estructurales, mal tiempo y hielo, son más bien importantes. Estas pérdidas se ven aumentadas, entre otras cosas, por algunas costosas operaciones de reestiba causadas por el corrimiento de la carga.

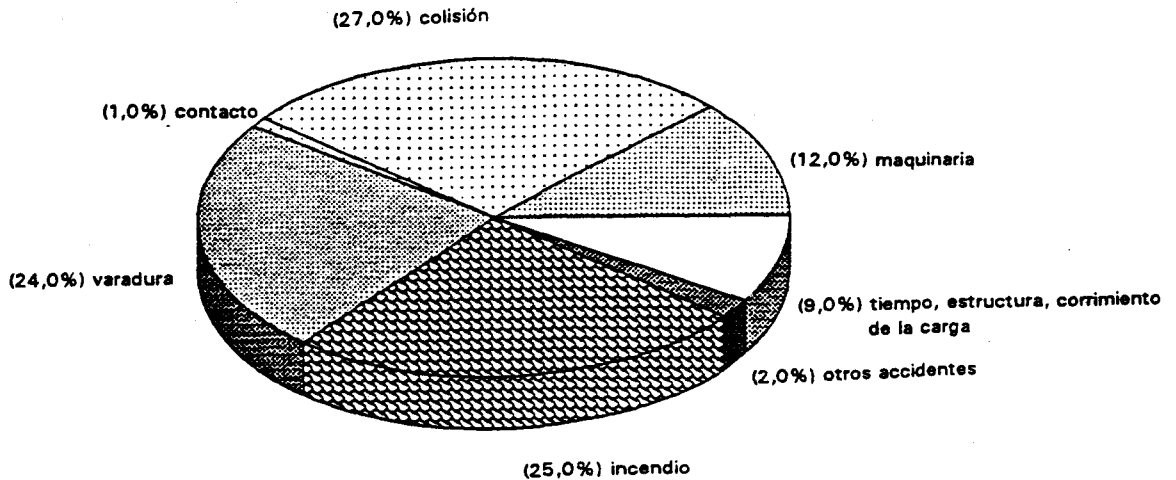
Frecuencia y repercusiones financieras de los incidentes de avería gruesa

	Porcentaje de frecuencia	Porcentaje del total de pérdidas financieras
Avería de las máquinas	37	12
Varadura	24	24
Colisión	8	27
Contacto	3	1
Incendio	14	25
Otros accidentes	3	2
Tiempo/estructura/corrimiento de la carga	11	9
Total	100	100



Las repercusiones financieras de las pérdidas por avería gruesa

(con indicación de la cuantía total de pérdidas imputables a causas diferentes)



112. Los valores contribuyentes totales de la muestra analizada ascendieron a alrededor de 2.100 millones de dólares y las pérdidas totales registradas por avería gruesa fueron de unos 103 millones de dólares, con una contribución media de 4,85%. Si se excluyen las pérdidas mayores y menores para evitar la distorsión producida por los valores extremos, la contribución media disminuye a 3,40%.

113. El valor contribuyente total medio de la muestra fue de 13,7 millones de dólares, con un total medio de pérdidas por avería gruesa de 650.000 dólares. Al excluir los mismos valores extremos, los totales son respectivamente 12,3 millones de dólares y 430.000 dólares. Casi todas estas conclusiones son comparables en términos generales con los resultados del estudio del CMI 17/. No obstante, hay una diferencia apreciable con tal estudio en lo que se refiere a las contribuciones relativas del casco y la carga. En él se indicaban valores contribuyentes totales de 1.482 millones de dólares para la carga y de 2.075,8 millones de dólares para el casco, lo que implicaba que a los intereses del casco correspondía un poco menos del 60% de las contribuciones totales.

114. El presente estudio, al ser probablemente algo más global en su alcance e incluir numerosos ejemplos relativos a países en desarrollo, muestra que esa situación se invierte. Cuando se emplean los valores contribuyentes como pauta, entonces la distribución de la muestra con exclusión de los extremos es: 38,1% para el casco, 61,4% para la carga (incluidos contenedores), 0,2% para el combustible de fletadores por tiempo determinado y 0,3% para los fletes. No obstante, cuando se consideran las contribuciones reales la parte de la carga es todavía mayor: 33% para el casco, 66,7% para la carga y 0,3% conjuntamente para el combustible de los fletadores por tiempo determinado y para el flete. Este último total ciertamente refleja

con mayor precisión el peso total que recae sobre la carga que el total de los valores contribuyentes, que sólo reflejan los valores sometidos a riesgo y no los pagos efectivos que tendrán que hacerse. También sugiere que cuanto mayor sea la contribución porcentual, mayor tenderá a ser la parte de la carga (véase el gráfico de la pág. 52). Tal cosa no se indica en el estudio del CMI que sólo muestra los valores contribuyentes. El mayor peso que recae sobre la carga cuando se mide en términos de contribuciones totales más bien que en valores contribuyentes totales es en buena parte consistente cualquiera que sea la causa del siniestro. Sin embargo, los incendios y las colisiones parecen ser extremadamente costosos para la carga, con contribuciones de esta última que suponen por término medio tres cuartos del total en lugar de menos de dos tercios para otros tipos de pérdidas.

115. Los valores medios son sólo una medida para evaluar el tamaño de las pérdidas por avería gruesa. Ayudan a establecer una pauta general que permite a los diferentes participantes calcular el efecto global de tales pérdidas, pero como ocultan una gama tan amplia de incidentes de diferente importancia, no sirven de mucho para evaluar el tamaño típico de las pérdidas por avería gruesa. El gráfico de la página 33 muestra la distribución habitual de las dimensiones de la avería gruesa, y revela que los valores inferiores son mucho más comunes.

116. No obstante, aunque las pérdidas por avería gruesa suelen encontrarse con mayor frecuencia en la gama comprendida entre 50.000 y 300.000 dólares, el menor número de incidentes que cuestan 0,5 millones de dólares o más es apreciable en sus efectos sobre el comercio marítimo en su conjunto en razón de que aumenta el total general de pérdidas redistribuidas por averías gruesas.

### 3. Tipos de pérdidas incluidos en la avería gruesa

117. Todavía no ha sido posible analizar la composición de las pérdidas por avería gruesa en los casos examinados en el presente estudio. El trabajo del CMI, sin embargo, incluye totales parciales por asistencia y salvamento y sacrificio de la carga que tienen importantes repercusiones sobre la distribución de las pérdidas en la avería gruesa.

118. Los gastos de asistencia y salvamento han de pagarse por los intereses protegidos, con independencia de que exista o no avería gruesa. Las cantidades totales redistribuidas en las averías gruesas deberían, por tanto, reducirse en la proporción en que la asistencia y el salvamento formen parte del conjunto de averías gruesas. El informe del CMI cuantifica esa proporción en 29,8% (los gastos de asistencia y salvamento representan 40,7 millones de dólares de un total correspondiente a averías gruesas de 136,7 millones de dólares). Sería así necesaria reducir la suma total redistribuida por medio de las averías gruesas en un 30% para llegar a una cifra realista.

119. El sacrificio de la carga representa 9,2 millones de dólares en el estudio del CMI, lo que supone 6,7% del total de los 136,7 millones de dólares. Esto confirma que el beneficio para la carga es limitado, correspondiendo la mayor parte del sacrificio y los gastos al casco.

120. Asimismo, el sacrificio de la carga se encuentra con mayor frecuencia en los siniestros importantes por incendio, en los que los daños causados por la extinción provocan pérdidas sustanciales en el cargamento. En tales casos -por lo general en buques portacontenedores y de carga general que transportan muchos intereses distintos- la carga constituye con mucho la mayor proporción de los valores contribuyentes totales, de tal suerte que cualquier redistribución de las pérdidas desde la carga al casco es mínima en comparación con la redistribución entre unos y otros intereses del cargamento.

121. Según el estudio de la Unión Internacional de Seguros de Transportes, "casi todos los incidentes de avería gruesa entrañan sacrificios o gastos para el buque. Bastante menos del 10% de todos los gastos suponen un sacrificio o unos gastos para la carga, y ciertamente muy pocos incidentes acarrearán pérdidas parciales o totales del cargamento. En nuestras cifras proporcionales la principal partida de gastos para el cargamento se produce en el caso de incendios, en los que algunas mercancías se ven dañadas o destruidas por el fuego y otras por los trabajos de extinción. Así, resulta muy claro que el efecto general de la avería gruesa es transferir el peso de las pérdidas del casco a la carga" (pág. 6).

122. En 1958, el Profesor Selmer observaba: "si bien inicialmente la avería gruesa se proponía igualar los daños en la carga (echazón), hoy en día los gastos del naviero constituyen la partida principal de las declaraciones de avería gruesa" 18/. Si tal cosa era una afirmación cierta en la época en que se hizo, los datos siguientes demuestran que la contribución de la carga a los gastos del naviero ha aumentado más allá de lo que habría cabido imaginar.

#### I. Costos de administración de la avería gruesa

123. La liquidación de una avería gruesa requiere mucho papeleo tanto para las partes interesadas como para los expertos de fuera que aquéllas contratan, tales como liquidadores, tasadores, corredores, agentes, etc. El costo del trabajo efectuado por toda esa gente aparece en la liquidación y comprende los honorarios de los liquidadores de la avería y de los tasadores del buque, los desembolsos por el siniestro, las primas del seguro y el corretaje, los honorarios adicionales de la tasación, los gastos de reunir las fianzas de la avería gruesa, las comisiones por esto último así como las de la liquidación, y los propios gastos del naviero al declarar y tramitar la avería gruesa.

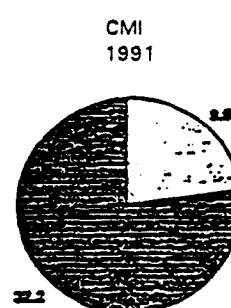
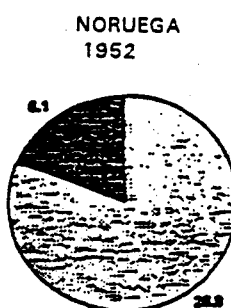
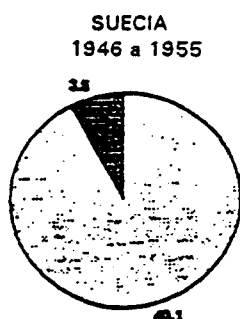
124. Hay además otros costos que no figuran en la declaración de avería gruesa para los que no cabe reclamar el reembolso, tales como muchos de los gastos administrativos y de las costas de los propietarios de la carga y sus aseguradores, los gastos administrativos de los navieros, y los costos de cualesquiera controversias, arbitrajes o actuaciones judiciales que se incoen después de haber hecho la declaración.

125. El efecto económico del sistema de la avería gruesa puede medirse no sólo en términos de los costos adicionales que se acaban de describir y que son inherentes al sistema, sino también por el desplazamiento de los costos totales de un grupo de intereses a otro.

Desarrollo del movimiento de capital de la carga al casco

	Suecia 1946 a 1955	Noruega 1952	CMI 1991
VC de la carga	43.6	33	41.7
VC del casco	56.4	67	58.3
VC total	100	100	100
Asistencia y salvamento	41.1	33.8	29.8
Sacrificio de la carga	23.6	17.8	6.7
Gastos del buque	35.3	48.4	63.5
Total	100	100	100
Sacrificio de la carga	23.6	17.8	6.7
Gastos del buque	35.3	48.4	63.5
Total	58.9	66.2	70.2
Proporción de la carga en el VC total	43.6	33	41.7
menos sacrificio de la carga	40.1	26.9	9.5
Pago neto de la carga al casco	3.5	6.1	32.2

(en porcentaje de las contribuciones totales)



□ sacrificio de la carga  
■ pago neto de la carga al casco

Nota: Cifras obtenidas del libro del Profesor Selmer (op. cit.), y estudio del CMI (op. cit.).

126. Un análisis de los costos de liquidación que figuran desglosados en la muestra indica que un poco menos del 10% de los gastos de administración de la avería gruesa corresponde a los honorarios de los liquidadores juntamente con partidas tales como gastos generales (teléfono, fax, correo y honorarios de los tasadores). No obstante, tal cosa no revela las muchas variaciones que se dan entre unas liquidaciones y otras. Cuando hay muy pocos intereses de la carga y valores contribuyentes altos, aquella proporción puede ser tan baja como un 5% e incluso menos. Por otra parte, en casos extremos puede aumentar a más del 25%.

127. Muchas veces, una gran parte de los honorarios del liquidador guarda relación con pérdidas por avería simple sufridas por el buque e incluidas en la misma declaración, esto es, pérdidas en que ha incurrido el naviero que no son compartidas por los interesados en la carga pero que se recuperan directamente de los aseguradores del casco. En tales casos, muchas veces los honorarios combinados de la avería gruesa y de la avería simple superan en realidad a la contribución total de la carga. Aunque los servicios de liquidación pueden ser necesarios hasta cierto punto con independencia de que se declare avería gruesa, parece que a veces la cantidad que el naviero puede recuperar de la carga no le compensa en la práctica los costos suplementarios que entraña obtener una liquidación.

128. En algunas liquidaciones, los gastos que acarrea reunir las fianzas de la avería gruesa y hacer el ajuste una vez que se haya calculado y convenido la liquidación figuran por separado. También hay otros gastos específicos de la avería gruesa que habrá que pagar a terceros tales como los demás liquidadores, los consignatarios o los tasadores. Los propios navieros también incurren en gastos adicionales específicos de la avería gruesa que figurarán en la liquidación. A veces tendrán que pagarse primas para asegurar los desembolsos de la avería, y aunque tales cantidades son muy pequeñas se sumarán a los costos totales de administración. Esos gastos adicionales pueden suponer otro 3 ó 4% de la cantidad total de la avería gruesa, lo que arroja un porcentaje de contenido administrativo de hasta el 13%. Si bien los gastos de reunir las fianzas son prácticamente nulos en los casos en que hay un solo interesado en la carga, en los conocimientos de embarque múltiples la recogida de las fianzas lleva mucho tiempo, plantea problemas y entraña gastos.

129. Es importante recordar que los costos descritos aquí sólo se refieren a los gastos administrativos incluidos en la liquidación de la avería. Existen, además, los costos incurridos por todos los cargadores, navieros y aseguradores que intervienen en las pérdidas, así como los honorarios de los abogados que representan a las diversas partes tanto antes de que se haya terminado la liquidación como después. Esos costos adicionales constituyen un factor principal para persuadir a los aseguradores que o bien deberían seguir adelante con el litigio o aceptar la liquidación que se les presenta. En muchos mercados desarrollados hay una tendencia creciente a recurrir a abogados para discutir la validez de una avería gruesa en nombre de los interesados en la carga, aunque también ocurre que sean los propios abogados los que soliciten hacerlo:

"La primera vez que los interesados en la carga se enteran de que existe una avería gruesa suele ser cuando se les pide que proporcionen una fianza para dicha avería. En los Estados Unidos de América tal petición es a menudo la señal para que toda una nube de abogados quieran ocuparse del caso, especialmente si se trata de un asunto sustancial o complejo. El motivo de que lo hagan es que sólo en ese momento hay la posibilidad de que al final del procedimiento exista alguna forma de defensa ante una reclamación de avería gruesa en virtud del contrato de transporte. Una vez en marcha el procedimiento, sin embargo, puede haber complicaciones sustanciales en otros aspectos, particularmente cuando se trata de asuntos como la reexpedición de la carga o acuerdos suscritos de no separación. La tramitación de la avería gruesa que se desenvuelve por lo general sin problemas y sin mayores discusiones resulta ciertamente más difícil en tales casos." 19/

130. La secretaría de la UNCTAD ha recibido observaciones que recogen la preocupación de los liquidadores ante la creciente tendencia a discutir las liquidaciones de averías gruesas también en otras jurisdicciones. El incremento de los costos que tal cosa implica haría sin duda que los gastos adicionales totales a que han de hacer frente por sí solos los intereses del casco superasen la contribución obtenida por éste de la carga. En algunos países, sin embargo, la decisión de los liquidadores es vinculante según el derecho nacional (por ejemplo, en Alemania).

131. En los países en desarrollo, el estudio muestra que algunos propietarios de cargas no están asegurados y, por tanto, han de arreglarse directamente con el naviero cuando se declara avería gruesa. Los costos adicionales y el papeleo administrativo a que han de hacer frente los liquidadores de la avería y los navieros cuando han de entenderse con una pequeña minoría de interesados en la carga no asegurados pueden ser bastante mayores, y la tramitación llevar mucho más tiempo, que en los centros marítimos más establecidos. Esto se describe más adelante al hablar de las respuestas de los países en desarrollo al cuestionario.

#### J. Lugar de la liquidación

132. En países con un sector marítimo establecido de antiguo el estudio muestra una clara relación entre el país del naviero -no del pabellón- y los países donde está domiciliado el liquidador. Por ejemplo, los buques de bandera alemana y escandinava suelen someterse a liquidaciones de empresas londinenses, quizá por conducto de una sucursal griega. Cuando el siniestro es especialmente grave y la liquidación compleja, afectando a muchos intereses dispersos por el mundo entero, la liquidación se hace muchas veces por un liquidador local juntamente con una de las grandes empresas internacionales de liquidación, mientras que otras veces el liquidador internacional procede al ajuste casi totalmente por su cuenta y razón.

133. En muchos países no hay bastantes liquidadores para ocuparse de los casos de avería gruesa de las flotas de pabellón nacional, y en tales casos la liquidación normalmente pasa a manos de una de las empresas internacionales radicadas en Londres, París, Nueva York o uno o dos otros centros. A veces, la liquidación se hace en el propio país pero por una

sucursal o filial de un liquidador de ámbito internacional. Por ejemplo, algunos liquidadores de origen británico mantienen oficinas en El Pireo para los asuntos griegos, en Nueva York para los estadounidenses y en Hong Kong para los de Asia sudoriental, mientras que un liquidador alemán tiene oficinas en Chipre (muchos buques de propiedad alemana están abanderados con matrícula chipriota).

134. Es difícil evaluar hasta qué punto predomina el papel desempeñado por las grandes empresas internacionales. En los asuntos que acuden a los mercados internacionales de seguros, los liquidadores londinenses ocupan una posición preeminente, ocupándose quizá de más del 40% de las liquidaciones que se ven en Londres. La cifra real sería aún mayor por causa de las liquidaciones completadas en otros centros por afiliados de los liquidadores londinenses, que pueden así ofrecer un servicio con una base local y ocuparse de gestiones tales como reunir las fianzas, liquidar la avería gruesa y comunicarse con todos y cada uno de los muchos y diferentes intermediarios siempre que sea menester. No obstante, en otros mercados europeos las grandes empresas internacionales parecen gestionar menos del 10% de las actividades correspondientes, ocupándose de las demás liquidadores locales. En algunos países los liquidadores están colegiados, con tarifas fijas en el ámbito nacional, lo que puede contribuir a que aumente su independencia.

135. En Norteamérica las liquidaciones por averías se hacen tradicionalmente por corredores de seguros de las propias empresas, habiendo sólo unos pocos liquidadores independientes. No obstante, más recientemente varias empresas internacionales han establecido oficinas en Nueva York ocupándose de una proporción apreciable del negocio.

136. Incluso aunque las liquidaciones puedan firmarse en un determinado lugar como Londres o París, una parte de los trabajos para prepararlas y ultimarlas se suele hacer en otros lugares. El liquidador podrá usar sus propias oficinas asociadas en otras partes del mundo para tareas tales como recoger las fianzas, liquidar los saldos deudores y acreedores y obtener facturas y tasaciones. En otros casos, los servicios de liquidadores locales, agentes marítimos y otros se obtienen y facturan como partidas separadas de la avería gruesa.

137. Para que una declaración de avería gruesa tenga un final feliz es esencial que el liquidador sea capaz de operar desde una base que le permita obtener todos los servicios necesarios, comunicarse sin trabas con el mayor número posible de partes, gozar de una libertad completa para gestionar las partidas necesarias correspondientes a los intereses en juego y remitir fondos sin restricciones por controles de divisas. Esto es así por causa del gran número de distintas sumas que hay que incluir en una avería gruesa típica y por la estrecha y constante comunicación que se requiere con aseguradores, evaluadores, tasadores y demás profesionales. En la sección donde se describen los problemas para obtener las garantías en caso de avería gruesa se encontrarán ejemplos de las dificultades con que se tropieza cuando las liquidaciones están sujetas a los inconvenientes del control de divisas 20/. Por lo tanto, en los incidentes que afectan a intereses de varios países, todo ello habla en favor de que la liquidación se prepare en un centro marítimo y financiero internacional.

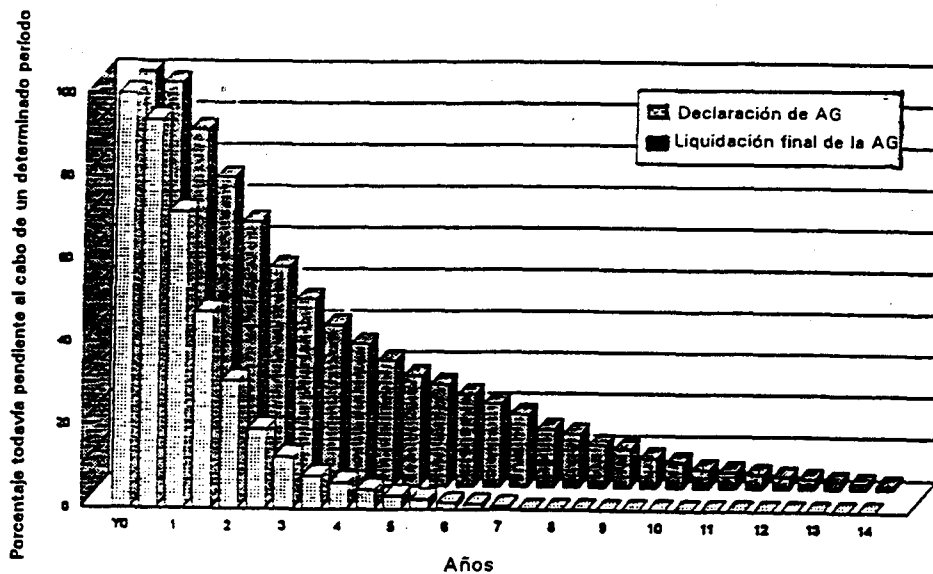
K. Duración del procedimiento de avería gruesa

138. Una de las principales críticas que se hace a la avería gruesa es el tiempo y los esfuerzos que absorbe. La mayor preocupación se centra en los plazos necesarios para conseguir las fianzas, o tener la documentación pertinente y los valores contribuyentes, y liquidar las reclamaciones después de que se haya producido la declaración de avería gruesa.

139. En las declaraciones de avería gruesa figura la fecha del incidente así como aquella en que se terminó la liquidación. Al igual que ocurría con algunos de los datos analizados antes, un valor medio sirve por sí solo de poco, pero el gráfico siguiente, que está extraído de un gran número de declaraciones, muestra claramente el ritmo al que se completan las declaraciones. También indica cuánto tardan en liquidarse los casos de avería gruesa.

Duración del procedimiento de avería gruesa

(con indicación de la parte de casos no terminados al cabo de un determinado tiempo)



140. De una muestra de 300 liquidaciones se desprende una clara progresión. Pocas de ellas (menos del 5%) se terminan en los seis meses siguientes al incidente, pero alrededor del 20% se completan al cabo del año. En dos años se ultiman el 60%, en tres años el 83% y en cuatro años alrededor de los nueve décimos (91%). Sólo el 2% lleva más de seis años, aunque en casos excepcionales una liquidación puede durar hasta diez años.

141. Casi todas las liquidaciones que necesitan seis meses o menos para completarse se refieren a gabarras, buques fluviales o de cabotaje, particularmente en los ríos europeos navegables tales como el Rin.



142. Son varios los motivos por los que algunas declaraciones tardan mucho más que otras en terminarse, pero para facilitar su examen cabe dividirlos en dos grupos, a saber, factores internos y externos. Es decir, la cantidad de trabajo que ha de despachar el propio liquidador de la avería, y las partidas en las que para saber sus costos tendrá que esperar a que se completen otros trámites.

143. Las averías gruesas más sencillas pueden contar con menos de diez partidas distintas de costos en total, mientras que las más complejas tendrán miles de rubros separados que tendrán que obtenerse de puertos y astilleros diferentes.

144. En algunas averías gruesas intervienen sólo dos intereses, los de la carga y los del casco, mientras que en los casos de conocimientos de embarque múltiples entran en juego muchos intereses distintos de la carga, lo que obligará a ponerse en contacto con gran número de aseguradores diferentes. Cuanto mayor sea el número de los interesados en la carga más tiempo llevará la declaración, correspondiendo los peores casos al parecer a los cargamentos mixtos en contenedores y a los envíos de carga general. Algunas declaraciones no necesitan incluir más de una página con el reparto de las pérdidas entre un pequeño número de interesados en la carga, mientras que las más extensas pueden requerir 600 ó 700 páginas en que se detallen todas las cargas por separado, el daño recibido por algunas de ellas y su parte en la contribución a la avería gruesa.

145. Entre los comentarios específicos sobre las demoras recibidos en las respuestas al cuestionario, algunos corresponsales señalaban que las liquidaciones relativas a buques de línea regular llevaban más tiempo por la dificultad de los liquidadores para establecer los valores contribuyentes de muchas cargas distintas.

146. Aunque casi todas las pérdidas por avería gruesa se refieren a gastos o sacrificios del buque, una elevada proporción de las liquidaciones que tardan mucho tiempo en completarse entrañan pérdidas, daños y sacrificio de la carga.

147. Asimismo, el liquidador tendrá que esperar a que se determinen todos los gastos incluidos en la avería gruesa. Los gastos de asistencia y salvamento -que se hacen respecto tanto del casco y de la carga pero que luego se redistribuyen en la avería gruesa- pueden tardar dos años o más en fijarse. Los daños deliberados en el casco a veces se calculan sólo tres o cuatro años después de que el buque haya sido revisado y reparado.

148. Los aseguradores se quejan a menudo de los retrasos con los que los liquidadores de averías les facilitan la información que necesitan para hacer su trabajo relacionado con la reclamación de avería gruesa. Tales quejas, sorprendentemente, no se ven compensadas por otras de los liquidadores de las averías que se ven a su vez frustrados por otras demoras en que incurren los aseguradores. No resultaría aquí apropiado comentar ninguna de esas posiciones.

149. Cuando se ha producido la declaración, la avería gruesa está lista para su liquidación si todas las partes se dan por enteradas y están conformes. Muchas averías gruesas se liquidan rápidamente, unos pocos meses después de que se haya terminado la declaración. En muchas otras el trabajo parece sólo haber empezado. Aunque los aseguradores inician su propio procedimiento cuando se enteran por primera vez del incidente designando peritos para la carga o el casco y estudiando los hechos que produjeron las pérdidas desde su propio punto de vista, buena parte de su labor sólo podrá empezar una vez que la declaración se haya ultimado y conozcan la cuantía exacta de la reclamación.

150. Todavía no ha sido posible encontrar una correlación estrecha entre el tiempo que se tarda en completar una declaración y el que lleva cerrar el asunto, aunque parece haber una tendencia a que las liquidaciones más lentas tarden más en zanjarse, probablemente porque los asuntos sean complejos.

151. Al igual que varía la duración del procedimiento para completar la declaración, hay casos que empiezan a cerrarse poco después de que se cuente con esta última. El 14% de ellos se liquidan ya un año después del siniestro, y del orden de dos tercios en el plazo de cuatro años. Esto es lo que cabría esperar a la vista de las cifras comparables de las propias declaraciones: el 14% en alrededor de ocho meses y dos tercios en aproximadamente dos años.

152. No obstante, el ritmo al que se cierran los asuntos se vuelve claramente más lento al cabo de cuatro años, y una vez transcurridos seis años se mantiene constante durante varios años más. Aunque sólo un cuarto de todos los casos se mantienen abiertos después de cinco años y medio, su número disminuye lentamente de tal modo que el 10% está todavía abierto después de nueve años. Sólo al cabo de 12 años ha disminuido su número a un insignificante 3%.

153. Acopiar datos sobre el tiempo total transcurrido desde el comienzo hasta el final entraña ciertas dificultades intrínsecas, que hay que tener presentes. Los expedientes de los aseguradores pueden mantenerse abiertos durante algún tiempo después de que la propia avería gruesa se haya pagado al poder existir todavía reembolsos pendientes, como en los casos de colisión. Además, cuando un expediente ha estado abierto durante varios años el liquidador de las reclamaciones de los aseguradores puede resistirse a cerrarlo hasta que hayan transcurrido algunos meses desde el último pago o la última comunicación; puede ocurrir incluso que no se percate de que toda la actividad ha cesado hasta que examine un conjunto de expedientes similares. Por todo ello, hay que suponer prudentemente que las cifras que figuran en este apartado exageran la duración de los casos más lentos en unos tres meses por término medio, aun cuando se haya procurado compensar tal hecho.

154. La situación que reflejan esas estadísticas probablemente es típica del transporte marítimo internacional en su conjunto. No obstante, abundan los casos que afectan a países en desarrollo entre aquellos que tardan más en completarse y posteriormente en zanjarse.

155. Si bien los aseguradores pueden encontrar que las largas demoras en la terminación de las declaraciones son engorrosas y costosas, los propietarios de cargas aseguradas en compañías conocidas quizás sólo se percaten de los primeros problemas cuando firmen una reclamación por avería, pidiendo a su asegurador una garantía y la liberación de sus mercancías. No obstante, los retrasos pueden surtir efectos secundarios para los propietarios de la carga. Unos mayores costos de la tramitación de las reclamaciones conducen a que aumenten los gastos de los aseguradores y, en definitiva, a unas primas más altas. Esos propietarios tendrán ellos mismos que hacer frente a gestiones administrativas adicionales para encontrar y facilitar los documentos, y para participar, en la medida requerida por sus aseguradores subrogados, en cualquier litigio subsiguiente.

Capítulo III

DIFICULTADES DE LA GESTION DE LA AVERIA GRUESA:  
RESPUESTAS AL CUESTIONARIO

156. Como parte de sus nuevas investigaciones de la avería gruesa, la secretaría de la UNCTAD envió un cuestionario a los países en desarrollo miembros de la UNCTAD. De esa forma obtuvo muchos datos objetivos sobre incidentes recientes de avería gruesa, así como descripciones completas de las preocupaciones de muchos de los participantes en el comercio marítimo en relación con algunos aspectos de esa avería.

157. Aunque las respuestas fueron enviadas a la UNCTAD por gobiernos miembros, habían sido recopiladas, en nombre de esos gobiernos, por diversos sectores de la industria marítima. Las respuestas procedían por igual de navieros y de compañías de seguros, y había también algunas de agentes marítimos y liquidadores de averías. Esto tenía la gran ventaja de presentar opiniones procedentes de todo el espectro del comercio marítimo. Como se vio, incluso cuando no se identificaba a los encuestados, se podía adivinar la rama de la que procedían por el sentido de sus observaciones, y en todos los casos fue posible confirmar la conjetura inicial mediante un estudio más detenido de cada cuestionario.

158. Siempre que resultaba oportuno las respuestas al cuestionario se han integrado en otras secciones del presente informe. Sin embargo, la presente sección se ocupa de las ideas generales de los encuestados y se centra en las dificultades con que se enfrentan, especialmente cuando se trata de obtener garantías. Esas dificultades son menos susceptibles de análisis estadístico que los informes: por ejemplo, en lo que se refiere al tiempo necesario para la tramitación de una avería gruesa. Las observaciones son suficientemente vívidas para hablar por sí mismas de los problemas con que se enfrentan los encuestados.

159. Casi todas las respuestas señalaron que los problemas se planteaban por la falta de familiaridad de los consignatarios con el sistema de la avería gruesa. Por una parte, las observaciones de los navieros indicaban que encontraban dificultades porque los consignatarios no comprendían los principios que inspiraban la avería gruesa; por ello, esos consignatarios se mostraban poco dispuestos a prestar garantías al naviero después de declarada una avería gruesa, y no podían comprender por qué el naviero no quería entregarles las mercancías sin esas garantías. En cambio, los aseguradores de la carga señalaban las dificultades existentes, tanto en las etapas iniciales de la declaración de avería gruesa, como para obtener compromisos de resarcimiento, garantías y depósitos, y también los problemas existentes entre los aseguradores y sus asegurados, causados igualmente por la falta de información de los consignatarios.

160. No son sólo los consignatarios los que parecen saber menos de lo que deberían saber sobre la avería gruesa y los trámites que requiere. Hubo encuestados que demostraron que ellos mismos entendían mal algunos de los trámites necesarios.

161. Al mismo tiempo, otros observaron que el sistema era demasiado complicado y debía simplificarse. No resultaba claro si se referían a las Reglas de York y Amberes o a los procedimientos de gestión de los aspectos prácticos de la avería gruesa. Algunos encuestados llegaron a utilizar el cuestionario para pedir a la UNCTAD que organizara seminarios para explicar todo el proceso de la avería gruesa en su país o región.

162. Los problemas se agravan cuando los propietarios de la carga no se aseguran, como a veces ocurre. En caso de una avería gruesa, la carga no asegurada causa enormes dificultades. Algunos navieros comentaron muy desfavorablemente sus propias dificultades y las demoras debidas a los cargamentos no asegurados:

"Muchos consignatarios no aseguran sus expediciones y, en consecuencia, resulta difícil obtener garantías de avería gruesa de los aseguradores de acuerdo con las instrucciones de los navieros. En consecuencia, hay que explicarles la situación, y los propietarios pueden oponerse, produciéndose así demoras en el despacho de las expediciones y pérdidas de tiempo, además de los problemas que surgen con los diversos grupos de intereses afectados."

163. Se informa también de otros problemas relacionados con la avería gruesa, entre los que se encuentran los siguientes: la declaración a veces tardía de la avería gruesa, caso en que resulta difícil determinar las razones por las que se declaró, e imposible obtener evaluaciones exactas de todas las partes contribuyentes; la creencia de que se declaran algunas averías gruesas no hubieran debido tramitarse como tales, por ejemplo porque se piensa que el naviero no actuó con la debida diligencia para poner el buque en condiciones de navegar; una falta general de coordinación entre las diversas partes con respecto a los muchos documentos diferentes que hay que suministrar para la tramitación de una avería gruesa, citando algunos de los problemas causados por no haberse presentado los documentos originales; muchas críticas de la lentitud del proceso de evaluación y de liquidación posterior; la falta de especialistas locales capaces de tramitar una avería gruesa; y las dificultades inherentes a la constitución de los depósitos o de otras garantías aceptables.

#### A. Constitución de las garantías de avería gruesa

164. En la respuesta de un liquidador de averías se mencionaban las dificultades de las entidades comerciales de los países en desarrollo para prestar garantías satisfactorias de la contribución de la carga a la avería gruesa, comparándolas con la situación en su propio país. Añadía que "los verdaderos problemas surgen sólo, por lo general, en los casos en que es necesario hacer depósitos en efectivo y en el país de que se trate existan reglamentos estrictos de control de cambios". La respuesta de un consignatario de buques dice:

"En general, los consignatarios se muestran sumamente reticentes para cumplir las formalidades necesarias, que son:

1. llenar debidamente el compromiso de resarcimiento, con la firma del consignatario y toda la información necesaria;
2. aportar la fianza del asegurador si las mercancías están aseguradas;
3. si la expedición no está asegurada, el consignatario debe hacer un depósito provisional que corresponda a un porcentaje, fijado por el liquidador, del valor CIF de las mercancías.

Lo único que interesa realmente a los consignatarios es lograr la entrega de sus mercancías sin dificultades. Las fianzas de los aseguradores se obtienen en un plazo razonable, salvo cuando el asegurador no tiene representante local. Sin embargo, si las mercancías no están aseguradas, con frecuencia nos resulta sumamente difícil hacer comprender al consignatario que debe cumplir las formalidades necesarias y hacer un depósito provisional. Si el consignatario no tiene todos los documentos requeridos para los trámites necesarios, debe presentar un aval bancario. Esto exige mucho tiempo, porque el banco tiene que seguir sus propios trámites, que son largos, antes de dar el aval. Y, al otro extremo del proceso, cuando el consignatario quiere hacer la liquidación definitiva, una vez determinada su contribución, muchas veces no encuentra ya el original del recibo de su contribución provisional (el depósito), que tiene que presentarnos para obtener el reembolso de cualquier exceso que pueda haber pagado por concepto de depósito original en comparación con la contribución final que se haya determinado."

Los aseguradores se enfrentan con sus propios problemas:

"La mayoría de las compañías de seguros están domiciliadas en países del tercer mundo y no resultan aceptables para los navieros y liquidadores; por ello, los compromisos de resarcimiento deben enviarse a compañías de seguro del extranjero para que los respalden y devuelvan, lo que requiere mucho tiempo."

165. Las dificultades de divisas desempeñan también su papel en el proceso, tanto al principio como al hacer la liquidación final. En primer lugar, puede haber una carencia general de divisas para satisfacer la exigencia de los navieros y los liquidadores de que los interesados en la carga hagan un depósito. Como muestra una de las liquidaciones recibidas de un país en desarrollo, en tales casos hay que abrir y mantener a veces en determinados países cuentas separadas para la liquidación de las sumas, lo que aumenta los gastos de ésta y hace menos seguro que esas sumas, mantenidas en las cuentas locales, conserven su paridad con respecto a la divisa en que se haya hecho la liquidación. En la liquidación antes mencionada, "se remitieron a Londres los depósitos de avería gruesa cobrados en tres puertos y se depositaron en un banco para que devengaran intereses, juntamente con los depósitos hechos en Londres. Los depósitos de avería gruesa hechos en otros dos puertos se ingresaron en cuentas con interés en bancos locales, en espera de la distribución de los fondos de conformidad con lo dispuesto de la liquidación". El resultado, poco afortunado, fue, unos 11 años más tarde, en el caso del puerto A:

"Se han encontrado dificultades considerables como consecuencia de los reglamentos de control de cambios (para completar la recaudación de los saldos deudores de los interesados en la carga). Ello nos ha obligado a recaudar algunas contribuciones en moneda local; sin embargo, hemos persuadido también a los principales acreedores locales para que aceptaran un pago parcial con fondos locales, a fin de evitar una depreciación excesiva de la moneda. Esas compensaciones se han traducido, no obstante, en una pequeña pérdida, como resultado del cambio, en las contribuciones hechas en dólares de los EE.UU."

166. En el caso del puerto B: "También se adeudan algunas contribuciones del puerto B, en el que organizamos el cobro local de los depósitos en efectivo, pero como éstos se mantienen necesariamente en moneda local (en la actualidad muy depreciada), hasta la fecha no hemos podido lograr la liquidación efectiva de las respectivas contribuciones".

Esa pequeña deficiencia iba acompañada de un gran saldo deudor de la compañía de seguros local, cuyo retraso en las liquidaciones fue confirmado por la embajada de su país como "debido a la enorme carencia de divisas. Aunque parecían creer que la deuda sería satisfecha, es totalmente evidente que pueden transcurrir varios años antes de que ello ocurra".

167. La mayoría de los encuestados plantean problemas análogos, aunque no tan agudos, si bien los hay que comunican no haber encontrado ninguna dificultad importante. Otras facetas de las dificultades encontradas con la prestación de las garantías de avería gruesa son:

Desacuerdos sobre el texto de las garantías, que no siempre resulta aceptable para todas las partes. Puede resultar difícil satisfacer las exigencias de indemnización de algunas de las partes, y la falta de comprensión desempeñará su papel en los roces entre el banco, el consignatario, el asegurador de la carga y el liquidador.

Cuando los interesados en la carga están insuficientemente asegurados, los problemas se complican porque el propietario de la carga tiene que obtener no sólo una fianza para la parte asegurada de su contribución sino también un aval bancario adicional que cubra la suma insuficientemente asegurada.

168. A falta de ese aval bancario, es posible que el asegurado tenga que aportar su propio depósito en efectivo además de la fianza del seguro; cuando el asegurador no esté representado en el mercado local, el asegurado tendrá que aportar su propio depósito o un aval bancario, si puede negociarlo, hasta que reciba la fianza de su asegurador en el extranjero.

169. De esa forma, muchas partes diferentes soportan gastos administrativos y demoras, pero sólo el tiempo y los esfuerzos del naviero y del liquidador de la avería se incluirán probablemente en el costo de la avería gruesa en sí. Los restantes gastos vienen a añadirse al total definitivo de la avería gruesa.

170. Otra preocupación planteada por los navieros encuestados es la poca disposición de los aseguradores de la carga para prestar fianzas cuando alegan que no se ha hecho uso de la diligencia debida para poner el barco en condiciones de navegar. Quizá de forma comprensible, los navieros consideran que, en primer lugar, la razón por la que se declaró la avería gruesa es indiferente con respecto a la cuestión de la cobranza de la garantía. Desde el punto de vista opuesto, algunos aseguradores observan que a menudo es difícil determinar exactamente por qué se declaró una avería gruesa, de forma que no pueden, sin realizar otras investigaciones, confirmar si la avería fue causada por no hacer uso de la diligencia debida. En esas circunstancias, prefieren no desembolsar ningún depósito hasta que conozcan las razones de la avería gruesa, porque dicen que les resulta difícil obtener resarcimiento una vez que han hecho su depósito. Se critica también la práctica de presentar resúmenes de avería gruesa en lugar de un parte completo: lo mismo que una información incompleta al comienzo de un caso de avería gruesa hace difícil para el asegurador decidir si se justifica una fianza o depósito, también cuando se recibe finalmente la declaración la falta de información detallada sobre el accidente hace difícil para el asegurador decidir si aceptará globalmente la avería gruesa.

171. Algunos intereses contribuyentes se enfrentan con dificultades especiales al responder a las solicitudes de depósitos de avería gruesa. Se ha mencionado ya la falta de divisas, pero otras reglamentaciones nacionales influyen también en la limitación de la capacidad de los propietarios de la carga para atender la exigencia de garantía.

"Algunas partes no pagan el depósito en efectivo en una divisa libremente convertible, como ocurre con las organizaciones, instituciones, ministerios y sociedades del sector público, y en consecuencia la agencia de transportes marítimos tiene que ponerse en contacto con los navieros para explicarles la situación y recibir sus instrucciones. Los contactos y la correspondencia resultantes pueden exigir largo tiempo.



Capítulo IV

SEGUROS Y OTRAS DISPOSICIONES PARA SIMPLIFICAR LA GESTION  
DE LA AVERIA GRUESA

172. Como se ha dicho anteriormente 21/, el Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo pidió a la secretaría de la UNCTAD que, en estrecha consulta con el CMI, el sector de los seguros y otras organizaciones internacionales pertinentes, estudiara hasta qué punto las disposiciones de seguros podrían simplificar el funcionamiento del sistema de la avería gruesa.

173. Los métodos que siguen son resultado de consultas con miembros del sector de los seguros y con otros organismos internacionales interesados, entre ellos la AIDE, y tienen en cuenta los debates celebrados en el Subcomité Internacional para la revisión de las Reglas de York y Amberes, que confirman los resultados del presente estudio. Las propuestas, sin embargo, exigirían un examen y debate más detenidos en los sectores interesados, a fin de determinar los medios prácticos para su ejecución.

A. Eliminación de las averías gruesas de poca importancia

174. La incorporación de una "cláusula de asunción" o, como se denomina algunas veces, "cláusula de avería gruesa menor", en las pólizas del casco y la maquinaria, ha sido objeto de debates considerables durante los últimos 20 años, aproximadamente. Con esa cláusula, los aseguradores del casco pagarían el total de la reclamación por avería gruesa hasta cierta suma, sin exigir ninguna contribución de los interesados en la carga. Durante los trabajos preparatorios del CMI para la revisión de las Reglas de York y Amberes en 1974, se formularon propuestas para incorporar en las Reglas una franquicia no deducible, como suma fija o como porcentaje de las sumas aportadas o del valor del buque. Esas propuestas se rechazaron definitivamente por poco prácticas. El actual Subcomité Internacional del CMI para la revisión de las Reglas de York y Amberes, aunque estimó que debía fomentarse la utilización de cláusulas de asunción, no fue partidario tampoco de su inclusión en las Reglas de York y Amberes 22/, ya que estimó que sería mejor dejar esa disposición al mercado de seguros.

175. El tema ha sido examinado también dentro de la AIDE por algunos grupos de trabajo. "En principio, la AIDE apoya firmemente la conveniencia de eliminar los casos antieconómicos de avería gruesa y opina que la mejor forma de lograrlo es que los navieros renuncien a su derecho a una contribución en aras de una cláusula general de asunción de la avería gruesa en sus seguros del casco y de la maquinaria. La principal ventaja de este sistema es que la suma pertinente puede fijarse entre el asegurado y sus aseguradores de forma que refleje las necesidades de aquél, teniendo en cuenta los diferentes tipos de buque y las diferentes condiciones comerciales" 23/.

176. Además, los miembros del Subcomité Internacional de la AIDE hicieron suya la opinión expresada por el Grupo de Trabajo de la AIDE de que: "a) la introducción de una franquicia determinada que tuviera sentido en el caso de la avería gruesa de un buque portacontenedores de navegación de altura o de

un gran petrolero causaría dificultades en el caso de la avería gruesa de un buque pequeño, por ejemplo de cabotaje; b) la introducción de un porcentaje mínimo de contribución, aunque sería realista en el caso de los buques de líneas regulares que transportaran cargamentos con múltiples conocimientos de embarque, no lo sería necesariamente en los casos de avería gruesa que afectara a la carga a granel; además, en los casos marginales habría que realizar un ajuste para determinar si la reclamación llegaba o no al porcentaje estipulado, lo que podría prestarse a abusos" 24/.

177. Aunque existe un amplio apoyo a la eliminación de los casos de avería gruesa de poca importancia, todavía no han surgido soluciones concretas. Por consiguiente, la cuestión corresponde aún a los distintos navieros y aseguradores, que deben resolverla de acuerdo con sus propios intereses. Lamentablemente, las cláusulas de asunción se "incluyen sólo en una minoría de las pólizas y, en muchos casos, no en las pólizas de los pequeños navieros o de los económicamente débiles que realmente las necesitan; los grandes navieros y los acaudalados son normalmente los que pueden asumir por sí mismos las averías gruesas menores, y con frecuencia lo hacen 25/. Por consiguiente, en la situación actual, las cláusulas de asunción no solucionan nada.

178. Dada la situación actual y teniendo en cuenta las características de la avería gruesa que se subrayan en el presente informe, se podría llegar a la conclusión de que queda poco ámbito o ninguno para la avería gruesa en los seguros marítimos o, en realidad, en el comercio marítimo en su totalidad. Algunos miembros del sector de los seguros marítimos han expresado la opinión de que el medio más eficaz de simplificar la avería gruesa es su supresión total. Existe ya un largo historial de llamamientos a la supresión del sistema de la avería gruesa, que se remonta por lo menos a 1877 26/. Aunque muchos puedan considerar los datos facilitados en el presente informe como ampliamente justificativos de los que preconizan la supresión, resulta evidente sin embargo que esa medida no sería apoyada probablemente por algunos de los intereses comerciales. El siguiente pasaje, tomado de las observaciones de un liquidador de averías al redactar un parte relativo a un buque que se incendió en 1987, puede ofrecer alguna explicación:

"En las primeras etapas del proceso, se estimó que los interesados en la carga soportarían un porcentaje muy alto de los gastos de la avería gruesa, habida cuenta el escaso valor como chatarra de los restos en comparación con el gran valor del cargamento de las bodegas 1 a 4. Por ello, los navieros decidieron declarar la avería gruesa y nos ordenaron que hiciéramos efectiva la garantía de los interesados en la carga."

179. De hecho, una opinión muy extendida es que el sistema de la avería gruesa beneficia principalmente a los navieros. En cualquier caso, cabe suponer razonablemente que su supresión total no sería favorablemente acogida por todas las partes interesadas. En esas circunstancias, una medida práctica provisional sería adoptar medidas eficaces para eliminar todos los casos de avería gruesa de poca importancia. Por ello, se propone que el sector de los seguros redacte cláusulas de asunción uniformes que se incorporen en todas las pólizas del casco y la maquinaria de los buques

cargueros. Los miembros de la AIDE están dispuestos a ofrecer su asistencia, si se la solicitan los mercados de seguros, a fin de lograr cierta uniformidad en la redacción de las cláusulas de asunción 27/.

180. Las cláusulas uniformes que se proponen podrían redactarse de forma que incluyeran variantes para adaptarlas a las necesidades de los diferentes comerciantes, incluyendo límites de nivel apropiado para cada buque. El límite podría determinarse mediante una cifra fija o en porcentaje del valor asegurado del casco.

181. Esto se traduciría en el ahorro de una enorme cantidad de tiempo, esfuerzos y gastos, especialmente en la cobranza de garantías que, sobre todo en el caso de los transportistas regulares, es "uno de los aspectos más prolijos, irritantes y costosos de la avería gruesa para todas las partes que intervienen, y para el liquidador de la avería si se le confía la cobranza" 28/.

182. Como se deduce del presente informe, la mayoría de las pérdidas por avería gruesa son de proporciones reducidas en comparación con el total del valor asegurado. En los casos examinados, el 14% de las pérdidas por avería gruesa representaban sólo el 1% del valor de la contribución del buque, y el 27%, menos del 2%. Por ello, incluso a esos niveles comparativamente modestos, se podría reducir grandemente el total de casos tratados como avería gruesa. Un límite del 4% habría eliminado del 45% de los casos examinados. En términos monetarios, los límites se fijan ahora casi siempre en 100.000 ó 200.000 dólares. Un límite de 100.000 dólares representa el 2% de un buque valorado en 5 millones de dólares, valor medio aproximado de los buques de la encuesta, y 200.000 dólares equivaldrían al 4%.

183. Este método requeriría sólo la incorporación de cláusulas de asunción uniformes apropiadas en las pólizas del casco y de la maquinaria, sin necesidad de hacer cambios en el sistema de la avería gruesa en sí y sin ningún gravamen importante para las partes interesadas.

184. Se evitaría a los propietarios de la carga y a sus aseguradores el enorme esfuerzo que requieren las reclamaciones de sumas insignificantes, ya que, en los casos de conocimientos de embarque múltiples, hasta las averías gruesas considerables pueden traducirse en pequeñas sumas adeudadas a los distintos interesados en la carga.

185. Esa cláusula no impediría a los navieros ejercitar su acción de resarcimiento contra otras partes, al producirse incidentes de averías gruesas importantes. Al mismo tiempo, se evitaría a los navieros posibles interrupciones de sus métodos comerciales causadas por problemas de averías gruesas. El mantenimiento de calendarios de rotación estrictos y el cumplimiento de sus futuras obligaciones de fletamento compensarían con creces sus contribuciones a las pérdidas por averías gruesas de poca importancia. Además, sus gastos administrativos podrían superar fácilmente la contribución que pudieran recibir de los interesados en la carga en los casos de averías gruesas menores.

Volumen de las pérdidas por avería gruesa

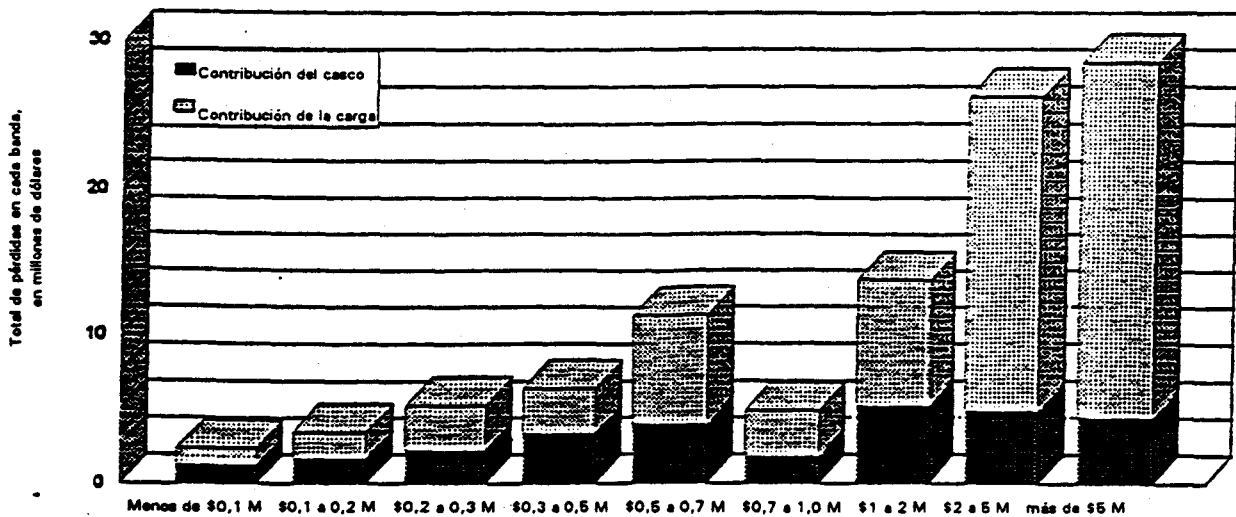
(frecuencia relativa de los diferentes tipos de pérdidas)



La mayoría de las averías gruesas son de pequeño valor; eliminar las de menos de 100.000 dólares las reduciría en una tercera parte, y eliminar las de menos de 200.000 dólares, a casi la mitad

Volumen de las pérdidas por avería gruesa

(suma de todas las pérdidas por avería gruesa encontradas en las bandas que se muestran)



Las bandas indican la participación del casco y de la carga en el total

aunque una tercera parte de todas las averías gruesas son de menos de 100.000 dólares, su total de pérdidas combinado representa menos del 2,5% de la suma total pagadera por concepto de avería gruesa

186. Desde el punto de vista de asegurador del casco, las pérdidas podrían tratarse de la misma forma que cualquier otra pérdida parcial y, por consiguiente, liquidarse sin demora. No habría necesidad de reservar una suma indeterminada para hacer frente a una pérdida pagadera en el futuro, ni de invertir tiempo y esfuerzos para actualizar continuamente las reservas durante ese período. Además, se ahorrarían todos los gastos administrativos y, posiblemente, jurídicos correspondientes.

187. Los liquidadores de averías gruesas acogerían también con agrado la eliminación de las averías gruesas de poca importancia, especialmente en los casos de conocimientos de embarque múltiples que implicaran la cobranza de garantías de, posiblemente, miles de interesados en la carga diferentes.

188. Al adoptar este método, la liquidación de la avería gruesa podría limitarse a los accidentes más graves, en los que cabe defender que resulta más justificable distribuir las pérdidas entre todos los interesados.

B. Simplificación de los trámites para la prestación de garantías de avería gruesa

189. Como se ha visto en el presente informe, muchas de las quejas contra la avería gruesa se centran en que los trámites para obtener garantías, especialmente en los casos de conocimientos de embarque múltiples, requieren tiempo, preocupaciones y gastos excesivos 29/. "... los procedimientos para determinar la identidad de los aseguradores de la carga y acelerar la entrega de ésta en los casos de conocimientos de embarque múltiples no están más avanzados que hace 20 años. La cantidad de trabajo que supone obtener garantías en el caso de un manifiesto importante es la misma que siempre, aunque la tarea pueda realizarse ahora en un período más breve debido a una mejor tecnología de la información y a unos medios de comunicación más veloces 30/.

190. Todas las partes interesadas, incluidos los navieros, propietarios de la carga, aseguradores, salvadores y liquidadores de averías, tienen un interés común en encontrar la forma de utilizar el sistema con demoras y gastos mínimos. Algunas organizaciones interesadas han examinado la cuestión, y se han recomendado distintas soluciones que no han encontrado un apoyo generalizado.

191. En respuesta a una solicitud de la secretaría de la UNCTAD, se creó un Grupo de Trabajo dentro de la AIDE, que ha presentado las siguientes propuestas para su examen ulterior.

1. Normalización de los formularios utilizados en la prestación de garantías

192. Se reconoce que, probablemente, resulta inevitable cierta diversidad en los formularios de garantía comúnmente utilizados, dadas las diferencias entre los sistemas jurídicos de los países en que se presta la garantía y el hecho de que ese formulario de garantía tiene que satisfacer las necesidades del naviero en cada caso. Sin embargo, se ha observado que algunos formularios comúnmente utilizados -en particular los que incluyen en el mismo documento las firmas del destinatario y del asegurador de la carga-

encuentran objeciones en algunos mercados. Por ello, el Grupo de Trabajo de la AIDE ha sugerido que deberían hacerse esfuerzos por lograr el reconocimiento internacional de un conjunto de formularios uniformes para su utilización general.

2. Eliminación de la necesidad de una garantía "doble"

193. Para lograr la entrega de las mercancías, el formulario común de garantía exigido consiste en un compromiso de resarcimiento, junto con una fianza satisfactoria de los aseguradores de la carga 31/. Aunque el derecho de la mayoría de los países marítimos reconoce la validez de la fianza del asegurador de la carga como compromiso principal y no como simple garantía subsidiaria, el Grupo de Trabajo de la AIDE estima que es poco probable que los navieros prescindan del requisito habitual de un compromiso de resarcimiento además de la fianza del asegurador de la carga. Ello tiene por objeto: i) garantizar las cargas no aseguradas, y ii) ofrecer una garantía de "repuesto" si los aseguradores de la carga suspenden sus operaciones o resultan insolventes.

3. Inclusión en los contratos de transporte de un compromiso de pago

194. En muchas ocasiones se ha examinado la posibilidad de incluir una cláusula apropiada en los conocimientos de embarque, en la que los destinatarios de la carga se obliguen a pagar una contribución. Antes de la revisión de 1974 de las Reglas de York y Amberes, la Unión Internacional de Seguros de Transportes sugirió, especialmente en relación con el transporte de mercancías en contenedores, que se insertase en los conocimientos de embarque del transporte marítimo general una cláusula que dijera:

"En caso de avería gruesa, los navieros convienen en entregar las mercancías amparadas por el presente conocimiento de embarque a sus destinatarios sin insistir en la presentación de un compromiso de resarcimiento especial ni exigir inmediatamente un depósito de avería gruesa. En contrapartida, el comerciante (y/o destinatario) se compromete a entregar, a solicitud de los navieros, un compromiso de un asegurador de buena reputación, en el sentido de que la contribución a la avería gruesa que pudiera recaer sobre la carga transportada por el presente será pagada por ese asegurador, o, en otro caso, se compromete a pagar a los navieros un depósito de avería gruesa o a presentar otra garantía de pago de la contribución de avería gruesa que resulte aceptable para los navieros."

195. Aunque en ocasiones se inserta este texto u otro análogo en los conocimientos de embarque de los cargamentos generales, la práctica no es en modo alguno universal. Según la experiencia de los miembros de la AIDE, la práctica preferida de los navieros consiste en exigir una garantía de avería gruesa de la forma habitual antes de entregar la carga a los destinatarios, aunque la mayoría de los navieros del comercio de carga general entregan los cargamentos a cambio de un simple compromiso cuando el tiempo acucia, a fin de evitar molestias a sus clientes.

4. Fomento de los acuerdos comerciales en virtud de los cuales los aseguradores de la carga se comprometen a proporcionar la documentación de fianza apropiada después de la entrega de las mercancías

196. Al parecer, ha habido debates en los mercados de seguros del Reino Unido y de los Estados Unidos de América sobre la forma en que cada uno de esos mercados respondería si se le pidiera que prestasen garantías de avería gruesa una vez entregadas las mercancías a sus destinatarios. Sin embargo, se considera que tales acuerdos serían de efecto limitado, ya que sólo vincularían a las instituciones partes en ellos. Además, todavía habría que ponerse en contacto con los cargadores para informarles de las circunstancias del siniestro y del aviso de avería gruesa, y comprobar si las mercancías estaban aseguradas en el país de origen y, en caso afirmativo, la identidad de los aseguradores.

5. Combinación de la constitución de la garantía del salvamento y de la avería gruesa

197. En los casos de cargamentos generales transportados con múltiples conocimientos de embarque, la exigencia de dos conjuntos de garantías -la exigida por el salvador en el formulario prescrito en el acuerdo de salvamento y la de avería gruesa exigida por el naviero- puede resultar engorrosa, larga y costosa. Hasta muy recientemente, era corriente que las diferentes partes -por un lado, los abogados del salvador y por otra el naviero o el liquidador de la avería- exigieran sus respectivas garantías, lo que suponía una duplicación de trabajo y de esfuerzos.

198. Sin embargo, desde hace algún tiempo los liquidadores de averías han podido ofrecer sus servicios a los salvadores a fin de combinar las tareas de constituir las garantías del salvamento y de la avería gruesa al mismo tiempo. Se ha tratado de preparar un formulario de garantía combinada de avería gruesa y salvamento. Ese formulario sólo podría utilizarse cuando el salvador estuviera dispuesto a aceptar las garantías del asegurador de la carga en lugar de seguir un procedimiento más formal, como el que pueda establecer el formulario del contrato de salvamento.

C. Fomento de una liquidación más rápida de las contribuciones a la avería gruesa

199. Una de las críticas hechas al sistema de avería gruesa es el largo tiempo que transcurre entre la evaluación de una avería gruesa y su liquidación propiamente dicha. Una de las razones que se dan frecuentemente para esa demora en la liquidación es el tiempo que requiere investigar si los interesados en la carga disfrutaban o no de una presunción favorable al incumplimiento de su obligación de pagar sus contribuciones a la avería gruesa por el hecho de que el accidente que la motivó fue consecuencia de un incumplimiento del contrato de transporte. Aunque ocurre así en algunos casos, la experiencia de los miembros de la AIDE es que, también en los casos más claros se producen grandes demoras.

200. Se ha sugerido, en el contexto del examen actual de la avería gruesa que realiza el CMI, que una solución parcial de este problema sería ampliar el período en que se permite devengar intereses por concepto de avería gruesa hasta una fecha posterior a la presentación de la evaluación de esa avería.

-----

---

1/ Véase Decisión 7 (XIII), Informe del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo acerca de su 13º período de sesiones (TD/B/C.4/ISL/59), anexo I, párr.1.

2/ Véase el informe de la Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios: fomento de la creación de un sector competitivo de los servicios en los países en desarrollo: transporte marítimo, sobre su primer período de sesiones (TD/B/CN.4/13), anexo I, párr. 11.

3/ Para conocer las actividades anteriores del CMI en materia de averías gruesa, véase "La avería gruesa o común - Estudio preliminar" (TD/B/C.4/ISL/58), párrs. 7 a 11.

4/ Véanse párrs. 29 a 52.

5/ En el capítulo III se examinan algunos de los problemas más graves con que se enfrentan los países en desarrollo al tener que prestar garantías.

6/ Véanse también los artículos 66 (6) y 73 (1).

7/ Véanse párrs. 24 a 27.

8/ Véase párr. 28.

9/ Para un texto típico, véase norma 19, sección 17, de las Reglas del Club Britannia.

10/ Para los casos en que los propietarios de las mercancías pueden negarse a pagar sus contribuciones por avería gruesa, véase "La avería gruesa o común - Estudio preliminar" (TD/B/C.4/ISL/58), párrs. 58 a 68.

11/ Véase la Regla 25, sección XXVI, de la Steamship Mutual Underwriting Association.

12/ Véase IUMI 1993 Casualty Statistics.

13/ Informe preparado por Bent Nielsen sobre estadísticas de avería gruesa.

14/ Lloyd's Register Annual Statistics, 1992.



15/ Dos muestras más pequeñas de determinados países mostraban que la varada o encalladura era un poco más frecuente que la rotura de máquinas, lo que parece sugerir que puede haber variaciones regionales en el tipo de siniestros. Con todo, la rotura de máquinas representó una proporción similar a su parte en la muestra principal.

16/ Informe presentado en la Conferencia de la Unión Internacional celebrada en Estocolmo en septiembre de 1993, pág. 5.

17/ Al que se hizo referencia en el párr. 56.

18/ The Survival of General Average - a Necessity or an Anachronism? (Oslo University Press, 1958), pág. 180.

19/ John Crump, ex Presidente de la Asociación Británica de Liquidadores de Avería Gruesa, en "General Average, Salvage and the Contract of Affreightment", documento presentado a la 11ª Conferencia anual de la Asociación australiana y neozelandesa de Derecho Marítimo, Christchurch-Queenstown, 12 a 19 de octubre de 1984, pág. 9.

20/ Véanse párrs. 164 a 171.

21/ Véase el párr. 1.

22/ Informe del Subcomité Internacional del CMI.

23/ Véase el informe de la AIDE presentado a la XVII Asamblea General, Praga, septiembre de 1993, pág. 15.

24/ Ibid., pág. 14.

25/ Discurso de C. S. Hebditch, entonces Presidente de la British Association of Average Adjusters, mayo de 1990.

26/ Véase un examen de esta cuestión en "La avería gruesa o común: estudio preliminar" (TD/B/C.4/ISL/58), segunda parte.

27/ Informe del Grupo de Trabajo de la AIDE, presentado a la secretaría de la UNCTAD, abril de 1993.

28/ Véase C. S. Hebditch, op. cit., pág. 25.

29/ Véase un examen de la prestación de garantías de avería gruesa en "La avería gruesa o común: estudio preliminar" (TD/B/C.4/ISL/58), cap. V, párrs. 77 a 89.

30/ Informe de la AIDE presentado a la XVII Asamblea General, op. cit., pág. 16.

31/ Véase un examen de los distintos tipos de garantías de avería gruesa en el documento TD/B/C.4/ISL/58, párrs. 77 a 89.

