

Distr.
GENERAL

UNCTAD/SDD/LEG/3
9 de marzo de 1995

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

ARABE/ESPAÑOL/FRANCÉS E
INGLÉS SOLAMENTE

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

LA AVERIA GRUESA - REFORMA DEL SISTEMA

Informe de la secretaría de la UNCTAD

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION Y ANTECEDENTES	1 - 6	3
<u>Primera parte</u>		
REGLAS DE YORK Y AMBERES DE 1994	7 - 61	5
Regla de interpretación	8 - 10	5
Regla principal	11 - 13	5
Regla A	14	6
Regla B	15 - 17	6
Regla C	18 - 24	6
Regla E	25	8
Regla F	26 - 32	8
Regla G	33 - 35	9
Regla II: Daño por echazón y sacrificio para la seguridad común	36	10
Regla III: Extinción de fuego a bordo	37	10

INDICE (continuación)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
<u>Primera parte (continuación)</u>		
REGLAS DE YORK Y AMBERES DE 1994 (<u>continuación</u>)		
Regla V: Varada voluntaria	38	10
Regla VIII: Gastos de alijo de un buque embarrancado y daños consiguientes	39	11
Regla IX: Carga, efectos y provisiones del buque quemados como combustible	40 - 41	11
Regla X c): Gastos en puerto de refugio, etc.	42 - 43	12
Regla XI: Salarios y manutención de la tripulación y otros gastos ocasionados para ganar el puerto de refugio, y en este puerto, etc.	44 - 47	12
Regla XI b)	44 - 45	12
Regla XI d)	46 - 47	12
Regla XII: Daño causado al cargamento en la descarga, etc.	48 - 51	13
Regla XVII: Valores contribuyentes	52 - 55	14
Regla XX: Adelanto de fondos	56 - 57	14
Regla XXI: Intereses sobre las pérdidas abonadas en avería gruesa	58 - 59	14
Observaciones finales	60 - 61	15
<u>Segunda parte</u>		
LAS ACTIVIDADES DE LA UNION INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTE Y LA EVOLUCION DEL MERCADO DE LONDRES	62 - 72	16
A. Actividades de la Unión Internacional de Seguros de Transportes	62 - 65	16
B. Evolución del mercado de seguros de Londres	66 - 70	17
Observaciones finales	71 - 72	18
<u>Anexo</u> : A comparative text of the York-Antwerp Rules 1994, and 1974 as amended 1990		20

INTRODUCCION Y ANTECEDENTES

1. 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 segundo período de sesiones, pidió a la secretaría que informara "a la Comisión, siempre que lo considere adecuado, sobre la evolución en materia de averías gruesas en el seno de las organizaciones internacionales pertinentes y la industria, incluidos el Comité Marítimo Internacional y la Unión Internacional de Seguros de Transportes" 1/. La Comisión tuvo ante sí un informe preparado por la secretaría titulado "La avería gruesa en los seguros marítimos hoy en día" (UNCTAD/SDD/LEG/1) 2/. El informe contenía datos y estadísticas relativos al alcance y las repercusiones de la avería gruesa, incluidos el número de incidentes, los buques afectados, la edad de los buques, el pabellón, las causas de la avería gruesa, las pérdidas y contribuciones por buque y por carga, los costos de administración de la avería gruesa, el lugar de la liquidación y la duración del procedimiento de avería gruesa. Se examinaron además las dificultades que encontraban los países en desarrollo según las respuestas enviadas al cuestionario de la secretaría y se examinaba la forma en que las cláusulas de asunción insertadas en las pólizas de seguro del casco podrían reducir el gran número de reclamaciones de avería gruesa de poca importancia que actualmente se hacen. De las conclusiones del informe se desprende que la avería gruesa en la forma en que se manejaba en la actualidad podía ser objeto de uso indebido por algunos navieros inescrupulosos. Esto fue confirmado por las conclusiones del informe preparado por el Grupo de Trabajo creado por la Unión Internacional de Seguros de Transportes.

2. Hubo preocupación, especialmente de parte de los aseguradores, respecto de la mayor ampliación del alcance de la avería gruesa con la revisión de las Reglas de York y Amberes en el Comité Marítimo Internacional (CMI). En una comunicación de la Unión Internacional de Seguros de Transportes al Presidente del CMI se afirmaba que en ninguna circunstancia aceptaría la Unión Internacional la ampliación de las reglas vigentes. De hecho, casi todas las asociaciones [miembros de la Unión Internacional] indicaron en su respuesta al cuestionario [de la Unión Internacional] que eran partidarios por lo menos de limitar el alcance actual de la avería gruesa.

3. En anteriores informes de la secretaría de la UNCTAD 3/ se dio cuenta de la labor hecha en el CMI para revisar las Reglas de York y Amberes de 1974, en la forma en que fueron enmendadas en 1990, a saber, que el Subcomité Internacional del CMI, encargado de la tarea de estudiar las normas de la avería gruesa y las Reglas de York y Amberes, se reunió dos veces y preparó recomendaciones para la revisión de las Reglas. Las recomendaciones del Subcomité Internacional se presentaron a la 35ª Conferencia del CMI, celebrada en Sidney del 2 al 8 de octubre de 1994.

4. La Conferencia aprobó un nuevo conjunto de "Reglas", conocidas como Reglas de York y Amberes de 1994, y recomendó que se aplicaran en la liquidación de la avería gruesa tan pronto como fuera posible después del 31 de diciembre de 1994.

5. Durante la preparación del informe de la secretaría de la UNCTAD, y, de hecho, durante la labor preparatoria realizada en el Subcomité Internacional del CMI, se mantuvo estrecha colaboración entre la secretaría de la UNCTAD, el CMI, la Unión Internacional de Seguros de Transportes y la Asociación Internacional de Liquidadores Europeos de Averías Gruesas (AIDE), por lo que la secretaría desea expresar su reconocimiento. Los informes preparados por la secretaría de la UNCTAD y la Unión Internacional sobre el tema se centraron en aspectos insatisfactorios de la avería gruesa y destacaron las deficiencias del sistema. Se distribuyeron esos informes a las delegaciones a la Conferencia del CMI y contribuyeron a crear en el Comité que realizó la labor sustantiva al respecto, una atmósfera de oposición a la ampliación del alcance de la avería gruesa. La medida en que ello se logró se verá en el examen siguiente de algunas Reglas en particular.

6. En el presente informe se hace una breve reseña de los principales cambios introducidos en las Reglas de York y Amberes de 1994. Se hará además una reseña del tratamiento del tema en la Unión Internacional de Seguros de Transportes y de lo acontecido en el mercado de seguros de Londres.

Primera parte

REGLAS DE YORK Y AMBERES DE 1994

7. No se trata de hacer un análisis amplio de las Reglas de York y Amberes de 1994, sino de hacer una breve reseña de los cambios introducidos por las nuevas Reglas.

Regla de interpretación

8. La Regla de interpretación, introducida en 1950, contiene un segundo párrafo en que se determina el orden de prioridad entre las Reglas numeradas y las Reglas señaladas con letras. Según la disposición las Reglas numeradas predominan respecto de las Reglas señaladas con letras en los casos en que entren en conflicto. De esta manera, puede hacerse una reclamación de avería gruesa de conformidad con las Reglas numeradas, aunque no exista un acto de avería gruesa en el sentido de la Regla A 4/. Es decir, de conformidad con algunas de las Reglas numeradas, es posible que se haga una reclamación de avería gruesa sin que la aventura haya estado en peligro, o sin que el gasto haya sido extraordinario (es decir, un auténtico sacrificio), o sin que se haya hecho razonablemente.

9. Las Reglas de 1994 ponen remedio en parte a esta situación al incluir una Regla principal nueva que impone como requisito el carácter razonable de todo sacrificio o gasto de la avería grave. En consecuencia, el segundo párrafo de la Regla de interpretación se refiere a la nueva Regla principal y dispone simplemente:

"Salvo lo dispuesto en la Regla principal y las Reglas numeradas, la avería común se ajustará conforme a las Reglas señaladas con letras."

10. La intención de que la Regla principal sea aplicable tanto a las Reglas numeradas como a las señaladas con letras va implícita en el título. De esta manera, su orden de precedencia sería: a) Regla principal, b) Reglas numeradas y, a continuación, c) Reglas señaladas con letras.

Regla principal

11. Se ha insertado en las Reglas de York y Amberes de 1994 una Regla principal cuyo texto es el siguiente: "En ningún caso se admitirá un sacrificio o gasto a menos que se haya hecho o contraído razonablemente". Esta norma se introdujo a fin de superar los efectos del segundo párrafo de la Regla de interpretación y evitar los casos en que se admitían en avería gruesa sacrificios o gastos que no eran razonables de conformidad con lo dispuesto en las Reglas numeradas, como en el caso de The "Alpha" 5/.

12. Se trata de una importante adición a las Reglas por cuanto ha de tener efecto significativo respecto de la admisibilidad de los sacrificios y gastos en la avería gruesa. De esta manera, una persona que reclame la admisión en avería gruesa de conformidad con las Reglas de York y Amberes de 1994 habrá

de demostrar que la pérdida o el gasto se hizo o contrajo razonablemente, independientemente de si el carácter razonable se menciona expresamente en las Reglas aplicables.

13. Algunas reglas, como la Regla F (Gastos extraordinarios) y la Regla XIV (Reparaciones provisionales), que podrían prestarse a abuso, estarán sujetas ahora a la prueba del "carácter razonable", tanto en cuanto a la medida adoptada como respecto de aquella que presuntamente sustituyó.

Regla A

14. El texto de la Regla A, que contiene la definición de un acto de avería gruesa, se mantiene sin cambios. La Regla B de 1974, con un cambio de redacción de menor entidad en el texto inglés, figura ahora como segundo párrafo de la Regla A a fin de incluir las disposiciones relativas a remolque en la Regla B.

Regla B

15. La Regla B es completamente nueva y contiene disposiciones relativas al remolque. Se consideró necesario a fin de lograr uniformidad y de evitar decisiones judiciales conflictivas en diversos países. La Regla, basada en las Reglas del Rin, contiene una definición de una aventura marítima común en la que uno o más buques remolcan otro buque u otros buques.

16. Se expresaron reservas acerca de la inclusión de una Regla de ese tipo en las Reglas de York y Amberes por cuanto se ampliaría el alcance de la avería gruesa. Sin embargo, para que la Regla sea aplicable es necesario que se incorporen las Reglas de 1994 en los contratos de remolque y en los contratos pertinentes de transporte.

17. Sin embargo, cabe dudar de si la Regla B era el lugar adecuado para las disposiciones relativas al remolque, por cuanto las Reglas señaladas con letras se ocupan principalmente de los principios generales de la avería gruesa y las Reglas numeradas se ocupan de los casos concretos. Al insertarla inmediatamente después de la Regla A, en que se define la avería gruesa, puede introducir en forma no deliberada en las Reglas una ambigüedad. Su redacción parece definir "una aventura marítima común" en el sentido de implicar un remolque en todos los casos.

Regla C

18. Un cambio importante relativo a la Regla C es la inclusión de un nuevo párrafo segundo que excluye la admisibilidad en avería gruesa de todas las pérdidas, los daños o los gastos hechos o contraídos respecto de los daños producidos al medio ambiente o como consecuencia del escape o el vertimiento de sustancias contaminantes del bien comprometido en la aventura marítima común. Se equilibró con un cambio en la Regla XI, cuyo párrafo d) admite ahora en avería gruesa el costo de ciertas medidas adoptadas para prevenir o reducir a un mínimo los daños causados al medio ambiente.

19. La cuestión de si los daños o la responsabilidad por la contaminación o el daño ambiental deberían excluirse de la avería común fue objeto de extenso debate, tanto en la Conferencia de Sydney como en los trabajos preparatorios del Subcomité Internacional del CMI.

20. Las Reglas de 1974 no contenían disposiciones específicas al respecto. De esta manera, los principios generales contenidos en las Reglas, a saber, las Reglas A y C, serían probablemente aplicables. Es decir, las pérdidas, los daños y los gastos serían admisibles en avería común si fueran consecuencia directa de un acto de avería común, es decir, si se hubieran hecho o contraído razonablemente para la seguridad común y con el objeto de preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura marítima común.

21. La opinión prevaleciente en la Conferencia de Sydney fue la de excluir de la avería gruesa toda responsabilidad derivada de la contaminación y del medio ambiente. Por cuanto la responsabilidad de los navieros respecto de la contaminación y los daños provocados al medio ambiente tradicionalmente han sido comprendidas en los Clubes de Protección e Indemnización, hubo fuerte oposición de parte de los aseguradores de bienes marítimos respecto de la inclusión de responsabilidades de ese tipo en la avería gruesa. Los aseguradores de protección e indemnización, por otra parte, objetaban la exclusión de cualquier daño o responsabilidad de ese tipo si era consecuencia de un acto de avería gruesa.

22. En consecuencia, se adoptó el texto de las Reglas C y XI b) como solución de transacción, de manera de excluir por una parte de la avería gruesa todas las pérdidas y responsabilidades relativas a la contaminación y el daño ambiental y, por otra parte, de incluir el costo de ciertas medidas encaminadas a prevenir o reducir al mínimo los daños provocados al medio ambiente.

23. Al excluir la contaminación y el daño ambiental, el segundo párrafo de la Regla C no incluye expresamente la expresión "responsabilidades". Se usan las expresiones "daños, pérdidas o gastos" (incluidas también en el primer párrafo de la Regla C), por cuanto se consideró que comprendían las responsabilidades. Sin embargo, la delegación de los Estados Unidos de América, preocupada por la falta de remisión a las "responsabilidades" en el segundo párrafo de la Regla C, formuló una declaración en sesión plenaria en el sentido de que, en opinión de esa delegación, las Reglas de 1994 excluían la admisibilidad de la avería gruesa por responsabilidad como consecuencia del escape o el vertimiento de sustancias contaminantes de los bienes incluidos en la empresa marítima común.

24. Se enmendaron las Reglas II, V y VIII de manera de aclarar que la pérdida o el daño de los bienes comprometidos en la aventura marítima común era admisible en avería gruesa. Ello era necesario a fin de evitar que fueran admisibles la responsabilidad por la contaminación o el daño ambiental con el uso de expresiones generales en las Reglas numeradas, por cuanto prevalecen respecto de las Reglas señaladas con letras.

Regla E

25. Se han agregado dos párrafos nuevos a la Regla E que imponen a los reclamantes de la avería gruesa que notifiquen de sus reclamaciones al liquidador de la avería dentro de 12 meses de la terminación de la aventura marítima común. La falta de esa notificación, o si, pese a una solicitud del liquidador de la avería no se han suministrado detalles o documentos en apoyo de una reclamación notificada o de los valores contribuyentes dentro de 12 meses de presentarse la solicitud, el liquidador de la avería tendrá derecho a estimar la extensión de la admisibilidad o de los valores contribuyentes sobre la base de la información de que dispone. Sólo podrá recurrirse contra la estimación hecha por el liquidador de la avería si es "manifiestamente incorrecta". Se consideró que esta disposición era necesaria a fin de acelerar el procedimiento de la avería gruesa.

Regla F

26. En la Regla F, que se ocupa de los gastos de sustitución, se ha cambiado la palabra "extraordinario" en el primer renglón por la palabra "adicional", de manera que el texto es el siguiente: "Cualquier gasto adicional realizado en sustitución de otro que hubiera sido admisible en avería gruesa, será considerado como avería gruesa...".

27. Como queda en claro en el texto, los gastos admitidos de conformidad con esta Regla como gastos de sustitución no tienen por sí mismos carácter de avería gruesa. Por lo tanto, se requiere gran cautela para admitir el tipo de gastos señalado en la Regla. La palabra "extra" utilizada en el texto inglés de las Reglas de 1974 ha sido descrita en la obra de Lowndes y Rudolf 6/ como una forma derivada y abreviada de la palabra "extraordinary". Por lo tanto, se sugiere que el curso extraordinario de acción y los gastos consiguientes deben ser verdaderamente fuera de lo ordinario, y no sólo una forma alternativa pero estándar o normal y rutinaria de lograr el objetivo de que se trata 7/.

28. Los argumentos utilizados en el Subcomité Internacional en Sydney y en el Subcomité Internacional de la AIDE en apoyo del reemplazo de la palabra "extraordinario" por la palabra "adicional" consistían en que tenía por objeto expresarse más claramente lo que ya se había dicho que se pretendía, y de ajustar el texto a la versión francesa de las Reglas, en la cual se utiliza la expresión "supplémentaire".

29. Sin embargo, ya sea que la palabra "extraordinario" quisiera de verdad expresar algo fuera de lo ordinario o algo adicional, habría sido más apropiado introducir una enmienda en el sentido de dejar absolutamente claro que sólo se permitirían de conformidad con la Regla los gastos que tuvieran carácter extraordinario.

30. La consecuencia del cambio ha sido descrita por uno de los editores de la actual edición (la undécima) de Lowndes y Rudolf 8/ en el sentido de permitir que un gasto en el que suele incurrir el naviero en su propio

beneficio y que no implica ningún sacrificio para él siga recibiendo el tratamiento de gasto supuestamente adicional y se cobre como avería gruesa (y lo pague en parte la carga).

31. El cambio es sumamente lamentable. El uso de la expresión "adicional" podría abrir la puerta a usos indebidos y permitir en la avería gruesa gastos que no representarían un sacrificio auténtico, y que sólo se hicieran en cumplimiento de las obligaciones del naviero derivadas del contrato de transporte. Por lo tanto, es esencial que se interprete la Regla F de manera de permitir sólo los gastos que tengan carácter auténticamente extraordinario.

32. Aunque la Regla F está sujeta ahora al requisito del "carácter razonable", de conformidad con la Regla Principal, el cambio todavía da como resultado la ampliación de la extensión de los gastos de sustitución admisibles en avería gruesa.

Regla G

33. Se incluyen en la Regla G dos párrafos nuevos a fin de incorporar en las Reglas el texto de lo que se llama un "acuerdo de no separación". Las Reglas de 1974 no contenían una redacción de ese tipo, de manera que, si tras un accidente de avería gruesa se reexpedía a su destino la carga en otro buque, se seguía la práctica de incorporar un formulario normal de acuerdo de no separación en las garantías de bonos de avería y de avería gruesa que se exigía que firmaran los titulares de intereses en la carga y sus aseguradores antes de permitir la entrega en el lugar de destino. Al hacerlo los intereses en la carga accederían a contribuir a los gastos de avería gruesa que se hubieran hecho (como los salarios de la tripulación, los gastos portuarios, los pañoles, etc.) una vez que se hubiera sacado la carga del buque. Es decir, se mantendrían en las mismas condiciones los derechos y responsabilidades de las partes como si no se hubiera reexpedido la carga, como si la aventura hubiera continuado justificadamente en el buque inicial. Los intereses en la carga podrían también negarse a firmar un acuerdo de no separación y aceptar la entrega de la carga en el puerto de refugio, previo pago de todos los gastos y dando garantías respecto de la contribución a las pérdidas de avería gruesa que hubieran tenido lugar hasta el momento de aceptar la entrega.

34. De conformidad con las Reglas de 1994, se reexpediría la carga automáticamente al destino sin que se exigiera que los intereses en la carga firmaran por separado un acuerdo de no separación. La inclusión de la expresión "a condición de que se notifique a los intereses en la carga si es posible" ofrece una salvaguardia limitada a los intereses en la carga en algunos casos. Probablemente con frecuencia no se considerará posible practicar esa notificación por diversas razones, como los casos de conocimiento de embarque múltiple que impliquen gran número de intereses en la carga. Se otorga cierto grado de protección a los intereses en la carga mediante la incorporación del texto de la llamada "Cláusula Bigham", de manera de asegurar que la contribución de la carga en esos casos no exceda del costo en que habrían incurrido los propietarios de la carga si ésta se hubiera reexpedido a su costa.

35. La incorporación de una disposición de no separación en las Reglas, sin embargo, probablemente dará como resultado el aumento del alcance de la avería gruesa. Esta fue una de las críticas que se hizo a su inclusión en las Reglas. Los argumentos en favor de su inclusión fueron estandarizar la redacción y evitar el tiempo y el gasto que implica obtener que los intereses individuales en la carga firmen un acuerdo de no separación.

Regla II: Daño por echazón y sacrificio
para la seguridad común

36. Se hacen dos enmiendas a la primera parte de la Regla II: i) la expresión "a los bienes participantes en la aventura marítima común" reemplaza a "a un buque y a la carga", y se usa aquí y en las Reglas V y VIII para dejar en claro que sólo las pérdidas o daños sufridos por los bienes que participan en la aventura marítima común son admisibles y no la responsabilidad por la contaminación y daños ambientales respecto de terceros. Tiene por efecto además permitir que en esos casos se repare la pérdida, por ejemplo, de la carga; ii) se agregó la expresión "pérdida de" al comienzo de la Regla de manera de incluir tanto la pérdida como el daño o la consecuencia de un sacrificio. Según las Reglas de 1974 la pérdida de la carga como resultado del sacrificio para la seguridad común sólo estaría comprendida en las Reglas señaladas con letras y no en la Regla II. El cambio no significa ampliar el alcance de la avería gruesa, ya que esa pérdida o daño ya estaba comprendido en la Regla A.

Regla III: Extinción de fuego a bordo

37. Se ha enmendado la Regla III respecto de la exclusión de los daños provocados por el calor. Si bien las Reglas de 1974 excluían de la avería gruesa los abonos por el daño ocasionado por el calor, cualquiera que fuera su causa, en las Reglas de 1994 sólo se excluye el daño causado por el "calor del fuego". De esta manera, cualquier otro tipo de daño provocado por el calor como consecuencia de las medidas adoptadas para extinguir el incendio será admisible en avería gruesa de conformidad con las Reglas de 1994.

Regla V: Varada voluntaria

38. Como ocurre con las Reglas II y VIII, y para asegurar que no se permita como avería gruesa ninguna responsabilidad por la contaminación o por daño ambiental (como consecuencia de una varada voluntaria), se enmienda la Regla V de manera de aclarar que sólo se admitirá en avería gruesa "la pérdida o el daño sufridos por los bienes participantes en la aventura marítima común". Ello tiene por objeto asegurar que no se admita ninguna responsabilidad por la contaminación o por daño ambiental como habría ocurrido con la redacción de la Regla de 1974. La exclusión general de la responsabilidad ambiental que figura en el segundo párrafo de la Regla C no sería suficiente para prevenir que se admitiera ese tipo de responsabilidad de conformidad con las Reglas numeradas, como consecuencia de la Regla de interpretación (véanse también las Reglas C, II y VIII).

Regla VIII: Gastos de alijo de un buque embarrancado y daños consiguientes

39. Se hace también un cambio semejante a la de las Reglas II y V respecto de la Regla VIII para evitar la posibilidad de que se admita la responsabilidad ambiental en avería gruesa 9/. Además, se ha reemplazado la expresión "las pérdidas o daños que resulten por tal motivo" por la expresión "toda pérdida o daño... que sea consecuencia de ello". Si bien se considera que las palabras "por tal motivo" incluyen la pérdida o daño que cabría razonablemente esperar o prever como resultado de la descarga, el alijo, el alquiler de gabarras y el reembarque 10/, la expresión "como consecuencia de ello" posiblemente dará como resultado que se admitan en avería gruesa una mayor variedad de daños o pérdidas consiguientes.

Regla IX: Carga, efectos y provisiones del buque quemados como combustible

40. Las enmiendas introducidas en la Regla IX incluyen:

- a) La carga utilizada como combustible para la seguridad común está admitida ahora expresamente en la avería gruesa de conformidad con esta Regla. En las Reglas de 1974 se habría podido hacer una reclamación de ese tipo de conformidad con la Regla A.
- b) Se han suprimido las palabras "cuando, y solamente cuando, el buque se hubiera aprovisionado ampliamente de combustible", que se usaban en las Reglas de 1974. De conformidad con las Reglas de 1994, por consiguiente, el naviero tendrá derecho a hacer la reclamación en la avería gruesa por los efectos y materiales del buque quemados como combustible incluso en el caso en que no se hubiera aprovisionado en forma suficiente de combustible, y aunque el buque no estuviera en condiciones de navegar desde el punto de vista de la provisión de combustible. El cambio dará como resultado la ampliación del alcance de la avería gruesa, aunque los intereses en la carga, de conformidad con lo dispuesto en la Regla D, puedan negarse a hacer una contribución o reclamar la recuperación de su contribución posteriormente por no hallarse el buque en condiciones de navegar.
- c) La Regla de 1994 dispone concretamente que sólo cuando se usen objetos del buque y provisiones como combustible podrá acreditarse a la avería gruesa la estimación del gasto del combustible que se habría consumido de otra manera para proseguir el viaje previsto. Pero la Regla no especifica la parte a la que deba cargarse el gasto.

41. Los cambios introducidos en la Regla IX en la práctica irán en detrimento de los intereses en la carga: en primer lugar, no era necesario referirse en la Regla IX a las pérdidas de la carga ya que los intereses en la carga tenían derecho a resarcirse de su pérdida de conformidad con la Regla A. En segundo lugar, no se acreditará ahora el combustible que normalmente se habría utilizado y, como consecuencia, los intereses en la carga pagarán efectivamente una parte de su propia pérdida. En tercer lugar, no se exige

ahora que el buque se hubiera aprovisionado suficientemente de combustible desde el comienzo, de manera que no se rendirá prueba en el ajuste de las cantidades de combustible a bordo y los intereses en la carga tendrán que hacer su propia labor de investigación antes de controvertir cualquier reclamación. De esta manera la nueva Regla significará que se habrá de aplicar el sistema de la avería gruesa en muchos casos en que el naviero debería cargar con toda la pérdida.

Regla X c): Gastos en puerto de refugio, etc.

42. Se ha agregado una nueva oración al primer párrafo del inciso c) de la Regla X, en cuya virtud se hacen aplicables las disposiciones de la Regla XI al período adicional de detención provocado por el reembarque o la estiba a bordo del buque previsto en esta Regla. Es decir, de conformidad con las Reglas de 1994, los salarios y la manutención de la tripulación, etc., estarán expresamente permitidos en la avería gruesa durante el período de esa detención.

43. Sin embargo, parece que aunque el inciso c) de la Regla X de 1974 no mencionaba expresamente los salarios y la manutención, etc., en la práctica los liquidadores de la avería siempre permitían esos gastos. Aunque se dice que la enmienda aclara la práctica actual 11/, todavía parece que su resultado fuera ampliar el alcance de la avería gruesa tal como se hallaba fijado en las Reglas.

Regla XI: Salarios y manutención de la tripulación y otros gastos ocasionados para ganar el puerto de refugio, y en este puerto, etc.

Regla XI b)

44. Se ha reordenado la secuencia de los incisos de esta Regla.

45. El cuarto párrafo de las Reglas de 1994 menciona ahora los gastos de puerto en la lista de gastos excluidos en los que se pueda haber incurrido durante la detención extraordinaria para reparar los daños sufridos con anterioridad al viaje. Se ha hecho un cambio semejante en el quinto párrafo a fin de fijar un plazo a la admisibilidad de los gastos de puerto en avería gruesa cuando el buque es condenado o no prosigue su viaje.

Regla XI d)

46. El inciso d) de la Regla XI de 1974, que admitía las horas extraordinarias pagadas a la tripulación por los trabajos cuyo costo no era admisible en avería común, ha sido suprimido. De esta manera, aunque todavía pueda admitirse el pago de horas extraordinarias de conformidad con la Regla F, no habrá disposición alguna que fije un límite a esas horas extraordinarias. Aunque se imponga a esos gastos la prueba del carácter razonable, de conformidad con la Regla principal, se considera que el cambio tiene todavía el potencial de ampliar el alcance, especialmente de parte de los aseguradores, lo que hará que sean admisibles en avería gruesa sumas mayores.

47. En lugar del inciso d) de la Regla XI suprimida se ha insertado una nueva Regla que dispone que sean admisibles en avería gruesa los gastos de las medidas adoptadas para prevenir o reducir al mínimo los daños provocados al medio ambiente en algunos casos. La Regla fue parte de una transacción a la que se llegó respecto de la cuestión de los daños causados por la contaminación y la responsabilidad ambiental. En consecuencia, los gastos correspondientes a esas medidas serán admisibles en avería gruesa cuando se incurra en ellos: i) como parte de una operación para la seguridad común que, si la hubiera realizado un tercero, le habría otorgado derecho a una recompensa por el salvamento; ii) como condición de ingreso al puerto de refugio; iii) como condición para permanecer en un puerto de refugio. Cuando haya un escape o vertimiento efectivo de sustancias contaminantes no serán admisibles en avería gruesa los gastos correspondientes a las medidas adicionales requeridas; iv) necesariamente en relación con la descarga, el almacenamiento y el reembarque de la carga, cuando se admitan en avería gruesa los gastos de esas medidas.

Regla XII: Daño causado al cargamento en la descarga, etc.

48. Se ha hecho una importante enmienda a la Regla XII, que se ocupa de la admisibilidad como avería gruesa de las pérdidas o los daños sufridos por el cargamento en la descarga, el reembarque, etc. La expresión "en las operaciones" que se utilizaba en las Reglas de 1974 ha sido reemplazada por la expresión "como consecuencia de las operaciones". Por lo tanto, la Regla de 1994 tiene la redacción siguiente:

"Las pérdidas o los daños sufridos por el cargamento, el combustible o las provisiones como consecuencia de las operaciones de manipulación, descarga... serán abonados en avería gruesa..."

49. La expresión "sufridos por el cargamento... en las operaciones de", utilizada en las Reglas de 1974, tenía un alcance claro y limitaba las pérdidas o daños admisibles como avería gruesa a los ocurridos durante la operación efectiva de manipulación, descarga, etc. Por el contrario, la redacción de 1994, "sufridos... como consecuencia de" es vaga y tiene un alcance mucho más amplio. Probablemente hará que sean admisibles como avería gruesa todo tipo de pérdidas o daños consiguientes, y es probable que su interpretación dé por resultado opiniones en conflicto y numerosas controversias.

50. Durante la revisión de las Reglas de 1950 se hicieron intentos por introducir esa redacción en la Regla porque su texto era demasiado restrictivo en cuanto abarcaba las pérdidas o los daños causados al cargamento sólo en el acto de manipulación, etc. 12/. Pero se mantuvo la redacción inicial por cuanto no se pudo llegar a un acuerdo en ese momento respecto de una redacción apropiada.

51. Los partidarios del cambio sostuvieron que la redacción de 1974 era demasiado amplia y podría admitir en avería gruesa los daños sufridos por la carga como consecuencia de causas ajenas al contrato, como la negligencia de los estibadores 13/. La nueva redacción, sin embargo, no parece haber

resuelto el problema, sino que más bien ha agregado una complicación. El cambio es claramente una ampliación del alcance de la avería gruesa.

Regla XVII: Valores contribuyentes

52. Se ha agregado una nueva oración al segundo párrafo de la Regla XVII para asegurar que al determinar el valor contribuyente del buque no se deduzcan los gastos que correspondan al buque respecto de un otorgamiento de indemnización especial con arreglo al artículo 14 del Convenio Internacional de Salvamento de 1989, o con arreglo a otra disposición semejante.

53. Este aspecto se había pasado por alto en la Conferencia de París del CMI cuando se enmendó la Regla VI de manera de tomar en cuenta el Convenio Internacional de Salvamento. Sin esta enmienda podría considerarse que cualquier indemnización especial correspondiente al buque sería un gasto adicional en que se habría incurrido como consecuencia del acto de avería gruesa, y, por lo tanto, se habría deducido del valor del buque. Ello entraría en contradicción con el objeto del inciso b) de la Regla VI.

54. Se ha agregado un nuevo tercer párrafo a la Regla XVII para ocuparse del cálculo de los valores contribuyentes de la carga y el buque en las circunstancias previstas en el tercer párrafo de la Regla G, que introdujo en las Reglas el texto de un acuerdo de no separación.

55. Se ha enmendado el último párrafo de la Regla XVII con el fin de incluir el correo y los vehículos motorizados particulares autorizados en la lista de intereses exentos de la contribución a la avería gruesa, independientemente de si se embarcan con arreglo a un conocimiento de embarque o no. Las Reglas de 1974 sólo excluían el equipaje y los efectos personales de los pasajeros a condición de que no se embarcaran con arreglo a un conocimiento de embarque. El cambio tal vez tenga sentido, pero en el caso de transporte de automóviles a veces significará agravar en forma especial a los camiones y la carga comerciales transportados.

Regla XX: Adelanto de fondos

56. Se ha dado una nueva redacción a la Regla XX de manera de evitar el uso de expresiones anticuadas.

57. Se rechazó una propuesta de admitir una comisión de 2% de los salarios y la manutención del capitán, los oficiales y tripulantes y del combustible y las provisiones que no hubieran sido reemplazados durante el viaje por cuanto tenía el efecto de ampliar la avería gruesa.

Regla XXI: Intereses sobre las pérdidas abonadas en avería gruesa

58. Se ha enmendado la Regla XXI de manera de prorrogar el plazo durante el cual se admiten los intereses sobre los gastos, los sacrificios y las bonificaciones admisibles en avería gruesa, a una tasa de 7% anual, hasta tres meses después de hacerse la liquidación de la avería gruesa.

De conformidad con las Reglas de 1974, los intereses sólo eran admisibles hasta la fecha de la liquidación de la avería gruesa.

59. El cambio dará como resultado no sólo el aumento de los montos admisibles como avería gruesa, sino que es probable que cree incertidumbre y confusión cuando las contribuciones de la avería gruesa se paguen antes de los tres meses de la fecha de la liquidación. Por ejemplo, si un interés en la carga paga su contribución un mes antes de liquidarse la avería gruesa, ¿qué ocurrirá con los dos meses de interés que ya habrá pagado? ¿Podrá reclamar su devolución, o está obligado el liquidador de la avería gruesa a ofrecer la devolución de los intereses pagados en exceso, o ha de beneficiarse el acreedor (el naviero en la mayoría de los casos) con la diferencia de dos meses de interés al 7%? Sin embargo, en los casos de intereses asegurados es muy probable que los aseguradores retrasen el pago por lo menos hasta tres meses después de la fecha de la liquidación de la avería gruesa.

Observaciones finales

60. Como podrá desprenderse de este breve análisis de los cambios introducidos en las Reglas de York y Amberes de 1994, se han hecho algunas alteraciones importantes a éstas. Algunos de los cambios introducidos aspiran a aclarar problemas y constituyen indudablemente una mejora del sistema existente.

61. La revisión de las Reglas de 1974 fue una buena oportunidad para limitar el alcance de la avería gruesa. Desgraciadamente algunos de los cambios introducidos en las Reglas de 1994 tendrán todavía como resultado la ampliación del alcance de la avería gruesa. Al completar la labor de revisión de las Reglas de York y Amberes el CMI no consideró en forma detallada el sistema de la avería gruesa y su continua validez en las condiciones del comercio moderno. De hecho, no se propuso hacerlo. No obstante, parece que la industria del seguro está examinando el tema con miras a obtener una reforma apropiada del sistema 14/.

Segunda parte

LAS ACTIVIDADES DE LA UNION INTERNACIONAL DE SEGUROS
DE TRANSPORTE Y LA EVOLUCION DEL MERCADO DE LONDRES

A. Actividades de la Unión Internacional
de Seguros de Transportes

62. El Grupo de Trabajo de la Avería Gruesa establecido por la Unión Internacional hizo una investigación minuciosa de muchos aspectos del tema. Elaboró un informe titulado "La avería gruesa y sus efectos sobre el seguro marítimo" en el que figuraba una gran cantidad de datos estadísticos de gran número de casos y mercados. En él se recopilaron datos de más de 1.000 incidentes de avería gruesa en los últimos años, y se estudiaron en profundidad casi la cuarta parte de ellos. Debido al gran número de casos analizados, se consideró que las conclusiones tenían validez estadística y que eran en gran medida representativas de la avería gruesa en general.

63. En el estudio se destacan varios aspectos insatisfactorios de la avería gruesa. Se concentra en asuntos como el número, el tamaño y el costo de los incidentes de avería gruesa, las causas de la avería gruesa por número y valor de las reclamaciones, el tipo de buques participantes, la edad de los buques en el momento de ocurrir el incidente de avería gruesa, la asignación de gastos entre el casco y la carga, los costos de administración de la avería gruesa, el tiempo que se tardó en preparar las cláusulas de avería gruesa y asunción y sus efectos sobre la reducción del número de incidentes a los que actualmente se da el tratamiento de avería gruesa.

64. El informe de la Unión Internacional complementó efectivamente el de la secretaría de la UNCTAD. Abarcó temas semejantes y sus conclusiones confirmaron las del informe de la secretaría de la UNCTAD. Se distribuyó el informe de la Unión Internacional a las delegaciones que asistieron a la Conferencia de Sydney del CMI y a las asociaciones que son miembros de la Unión Internacional. Se presentó también a la Conferencia anual de la Unión Internacional, celebrada en Toronto en septiembre de 1994. Se examinó el tema en una reunión que se organizó durante la Conferencia. Posteriormente se envió una comunicación de la Unión Internacional al Presidente del CMI en la que se decía lo siguiente:

"Sobre la base de las investigaciones realizadas y de las actitudes demostradas, la Unión Internacional de Seguros de Transportes considera que muchas de las propuestas formuladas por el Subcomité Internacional [del CMI] o por algunas asociaciones marítimas nacionales son fuente de preocupación porque implican una expansión continua de la avería gruesa. La Unión Internacional no puede aceptar en ninguna circunstancia la expansión a partir de las reglas existentes. De hecho, casi todas las asociaciones [miembros de la Unión Internacional] indicaron en su respuesta al cuestionario [de la Unión Internacional] que eran partidarias como mínimo de limitar el alcance actual de la avería gruesa... Los miembros de la Unión Internacional consideran que una

restricción del alcance actual de la avería gruesa estimularía un arreglo más pronto de muchas liquidaciones que todavía con frecuencia son objeto de controversias."

65. Los representantes de la Unión Internacional ante la Conferencia de Sydney del CMI asumieron en consecuencia una actitud decidida en contra de toda propuesta que pudiera tener como resultado la ampliación del alcance de la avería gruesa. La Unión Internacional está examinando actualmente los efectos de las Reglas de York y Amberes de 1994 y las insuficiencias del sistema de la avería gruesa con miras a encontrar una solución comercial de los problemas. En consecuencia, ha puesto a la avería gruesa en el programa de su próxima Conferencia anual, que ha de celebrarse en Tokio en septiembre de 1995.

B. Evolución del mercado de seguros de Londres

66. El mercado de Londres desempeñó un papel activo en la labor realizada en la Unión Internacional de Seguros de Transportes, incluida la preparación del estudio de la Unión Internacional. En ese estudio se determinó la existencia de muchos aspectos insatisfactorios del sistema de la avería gruesa. Ocuparse de ellos habría requerido reformas mucho más fundamentales que las revisiones hechas en la Conferencia del CMI. Por lo tanto, el mercado de Londres ha decidido seguir haciendo investigaciones y análisis de la avería gruesa y considera que esto es independiente de las conclusiones de la Conferencia del CMI.

67. El propósito de su labor será: a) examinar las posibilidades de reformar diversos aspectos de la avería gruesa que parecen insatisfactorios; b) estimar los costos de los diferentes elementos constituyentes del sistema, y c) preparar propuestas de cambios viables. Algunas reformas, como el mayor uso de las cláusulas de asunción en las pólizas de casco, se podrán aplicar mediante la acción sólo de la industria del seguro; otras requerirán acuerdo más general dentro de la comunidad marítima.

68. En general los aseguradores del mercado de Londres se sienten complacidos de que en la Conferencia del CMI se hayan aprobado relativamente pocas propuestas de expansión del alcance de la avería gruesa. Pero están preocupados por las que fueron incorporadas a las Reglas nuevas, y las seguirán estudiando detenidamente en los próximos meses.

69. Una de las cuestiones que preocupa grandemente a los aseguradores de Londres, y de todo el mundo, fue la llamada "transacción de la contaminación", las Reglas C y XI d). Los aseguradores de la carga del mercado de Londres parecen en general dispuestos a aceptar el principio de pagar la parte correspondiente a la carga en los gastos correspondientes a las medidas para prevenir o reducir a un mínimo el daño ambiental. Pero los aseguradores del casco siguen descontentos ante la posibilidad de pagar la participación del casco en esos gastos, que por muchas razones consideran inapropiada como objeto de una póliza marítima de casco y más propiamente el dominio de los clubes de protección e indemnización. De hecho, las versiones de proyectos elaboradas recientemente respecto de nuevas cláusulas de casco

excluyen específicamente esas sumas, y aunque no se ha acordado aún una versión definitiva no sería sorprendente que se mantuviera esa exclusión.

70. Como conclusión, si bien en general el mercado de Londres se considera aliviado de que el resultado de la Conferencia del CMI haya sido mejor de lo que se temía, considera que el funcionamiento actual del sistema de avería gruesa tiene problemas fundamentales, y se propone preparar el terreno para la eliminación de la mayor cantidad posible de esos problemas.

Observaciones finales

71. En el primer informe de la secretaría de la UNCTAD 15/ se sugería que los intereses vinculados a los aseguradores podrían investigar la posibilidad de determinar si podrían hacerse arreglos relativos a seguros con el fin de superar los problemas que implicaba el funcionamiento del sistema de la avería gruesa. A continuación el Grupo de Trabajo sobre Legislación Marítima Internacional aprobó recomendaciones en tal sentido 16/, tras lo cual la secretaría celebró consultas periódicamente con miembros del sector de seguros, incluida la Unión Internacional de Seguros de Transportes. Se ha colaborado en forma estrecha con el CMI y el sector de los seguros durante la labor preparatoria que concluyó con la aprobación de las Reglas de York y Amberes de 1994.

72. Es especialmente alentador señalar que la Unión Internacional de Seguros de Transportes, el mercado de Londres y el sector de seguros en general están muy interesados en el tema y prosiguen sus investigaciones acerca de los aspectos de la avería gruesa que consideran insatisfactorios. Se espera que los intentos de los interesados en los seguros logren hacer una reforma apropiada del sistema, con lo cual se facilitarían el comercio internacional y la eficiencia económica.

1/ Párrafo 14 de las recomendaciones aprobadas por la Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios (TD/B/CN.4/39), anexo I.

2/ Se trata del segundo informe sobre el tema preparado por la secretaría de la UNCTAD (véase "La avería gruesa o común: estudio preliminar", (TD/B/C.4/ISL/58)).

3/ "La avería gruesa o común: estudio preliminar", op. cit., párrs. 7 a 11; "La avería gruesa en los seguros marítimos hoy en día", op. cit., párr. 9.

4/ Véase Lowndes y Rudolf, The Law of General Average & York-Antwerp Rules (Londres, Sweet y Maxwell), 1990, 11ª edición, párrs. A.02 a A.07.

5/ 1991, 2 Lloyd's Rep. 515.

6/ The Law of General Average and the York-Antwerp Rules, op. cit., párr. F.21.

7/ Ibid.

8/ D. J. Wilson, en sus observaciones personales respecto de la misma propuesta en el Subcomité Internacional de la AIDE, XVIIa. Asamblea General de la AIDE, Praga, septiembre de 1993.

9/ Véase el comentario de la Regla V, párr. 38.

10/ Véase Lowndes y Rudolf, op. cit., párr. 8.29.

11/ Véase el informe del Presidente del Subcomité Internacional del CMI, CMI Yearbook, 1993, Sydney 1, pág. 150. Véase también York-Antwerp Rules, 1994, An Analysis de C. S. Hebditch y J. A. Macdonald, Richards Hoo Ltd, Londres, 1994, pág. 25.

12/ Véase Lowndes y Rudolf, op. cit., párr. 1207.

13/ York-Antwerp Rules 1994, An Analysis, de C. S. Hebditch y J. A. Macdonald, op. cit., pág. 30.

14/ Véase la segunda parte, párrs. 62 a 70.

15/ La avería gruesa o común: el estudio preliminar (TD/B/C.4/ISL/58).

16/ Véase el informe del Grupo de Trabajo sobre Legislación Marítima Internacional (TD/B/C.4/ISL/59), decisión 7 (XIII), anexo I.