

*Cesar Augusto de Aração Alves
Especialista Marine y Transporte en RTS International Loss Adjusters (Brasil)
Director de Siniestros CIST*

Artículo- ‘Las tipologías de Avería en Transporte Marítimo’



4 de junio 2021- El término **Avería** tiene su origen lingüístico en la palabra árabe "awâr" que significa daño. Para una mejor comprensión, debemos recordar la diferencia entre las **Averías Comunes, Simples y/o Particulares** de las **Averías Graves** que, según el art. 763 del **Código de Comercio Brasileño**, se definen como:

Art. 763 - Las averías son de dos tipos: averías graves o comunes y averías simples o particulares. En primera instancia, el valor de la pérdida se reparte proporcionalmente entre buque, flete y carga. En segunda instancia, el valor de la pérdida corresponde solo a la embarcación o al elemento que sufrió el daño o causó el coste.

Daño común, simple y / o particular: aquel daño que ocurre solo en el buque o carga durante el tiempo de los riesgos. Afecta únicamente al armador o al propietario de la mercancía dañada y corre a cargo de una persona.

Avería grave: son todos y cada uno de los gastos o daños extraordinarios que resultan de un acto intencional, voluntario u optativo del capitán del buque, con el objetivo de preservar la seguridad del barco y sus cargas en una situación de peligro real e inminente, a fin de evitar un mayor daño al envío marítimo. Los gastos se distribuyen proporcionalmente entre los propietarios y/o destinatarios de la carga y el armador/buque. En este sentido, cabe mencionar que el daño grave no incluye la modalidad "culpable", además no hay que hablar de un daño bruto si en el momento del daño o gasto la embarcación no tenía carga.

Hablando un poco más del Daño Bruto, debe haber un acto intencionado para preservar el bien común ante peligros o desastres imprevistos, aunque esto implique sacrificar y quitar la carga y los intereses privados.

El quite, es decir, la eliminación o la acción de tirar o deshacerse de algo, consiste en el acto de soltar por la borda la(s) carga(s) presente(s) en el buque, debido al mantenimiento y a la seguridad del buque para preservar la conservación de otras mercancías presentes en el barco y de las que no era necesario deshacerse.

El objetivo es reparar las piezas dañadas durante el transporte marítimo, con el objetivo de no sobrecargar este transporte. En definitiva, todos los interesados en la expedición del barco serán indemnizados, sin embargo, todos contribuirán proporcionalmente al pago de la indemnización, formando una relación simultánea de derecho, obligación y deber entre las partes.

Reforzando todos los puntos anteriores tenemos los artículos 784 y 785 del Código de Comercio, que explican la garantía del pago y la cotización:

Art. 784 - *El capitán tiene derecho a exigir, antes de abrir las escotillas del buque, que los consignatarios de la carga proporcionen una fianza adecuada para el pago de las averías graves, a los que están obligadas sus respectivas mercancías en el prorrateo del aporte común.*

Art. 785 - *Si los consignatarios se niegan a prestar la fianza exigida, el capitán podrá solicitar el depósito judicial de los efectos obligados a la contribución, hasta que se pague, subrogando el precio de venta, para efectuar el pago de la avería grave tan pronto como el prorrateo.*

Es importante destacar el cálculo de la masa pasiva, tal y como se lee en el artículo 787 del Código de Comercio, que determina:

Art. 787 - *Al liquidar averías graves o comunes en el puerto de entrega de la carga, contribuirán a su composición:*

1 – *Cargamento: incluido dinero, plata, oro, piedras preciosas y todos los demás objetos de valor que se encuentren a bordo.*

2 - *El buque y sus pertenencias, por su tasación en el puerto de descarga, cualquiera que sea su estado.*

3 - *Flete, también por la mitad de su valor.*

La cantidad de alimentos a bordo para guardar el barco, el equipaje del capitán, tripulantes y pasajeros, para uso personal; objetos sacados del mar por buzos a cargo del armador no entran en el aporte.

Para que se pueda ajustar el Daño Bruto, se requieren dos formularios y los envía el armador (Average Bond y Average Guarantee).

Estos documentos deben ser completados con los datos de los contenedores y de BL, firmados, sellados y enviados junto con una copia de la factura, al Ajustador de la avería designado.

El Average Bond debe ser cumplimentado por los consignatarios mientras que el Average Guarantee debe ser cumplimentado por la compañía de seguros. Los términos, además de otros detalles y trámites legales para la resolución del reclamo y liberación total de la carga para nacionalización en el país de destino, deben ser remitidos y firmados rápidamente por los responsables.

Además, los gastos de Avaria Grossa están cubiertos por un seguro de transporte internacional. Para las importadoras con seguro, las compañías de seguros responsables negociarán y coordinarán todas las medidas de protección para la carga asegurada.

Si la empresa no cuenta con seguro de transporte internacional, deberá realizar un depósito en la cuenta indicada por el armador, correspondiente al valor definido de su participación en Avaria Grossa. De lo contrario, no recibirá su carga y es posible que aún tenga que asumir los costes de demora y almacenamiento hasta que se resuelva el problema, que generalmente no son muy rápidos.

Las regulaciones sobre daños se establecen en las Reglas de **York-Amberes** y se incorporan en los contratos de comercio marítimo internacional. Fueron creados inicialmente en el año 1864 en la ciudad de York y posteriormente en el año 1877 en la ciudad de Amberes. Posteriormente fueron implementados y entraron en vigencia bajo el nombre York-Antwerp. Entre 1924 y 1974 las regulaciones sufrieron una importante reforma, la última en la Conferencia de Hamburgo, dando la forma que se presenta hoy. Las reglas están ordenadas alfabéticamente - A a G-, y numéricas en números romanos - I a XXII, la primera se refiere a la fundación, naturaleza y culpa del daño y la segunda se refiere a la exclusión e inclusión de gastos, así como intereses, subvenciones, depósitos y deducciones. Si hay un conflicto entre los dos, prevalecerá la regla con letras. Las Reglas de York-Amberes fueron revisadas en los años 1890, 1903, 1924, 1974, 1994, 2004 y 2016.

Finalmente y como sugerencia al mercado asegurador, debido a las particularidades, complejidades y a los tiempos que demanda cada ajuste de Avaría Grave, que son largos, los ajustadores deben estar siempre muy atentos a la causa por la que se originó y creo esta solicitud. Concluir si son realmente sostenibles, si tienen un nexo causal, etc. En definitiva, realizar un buen análisis crítico para que no se perjudique a otros interesados e involucrados.

A las compañías de Transportes, mi recomendación es que siempre contraten un seguro de transporte para así estar debidamente respaldadas y protegidas en situaciones tan complejas como esta.