

AVERÍA GRUESA: PROPEDÉUTICA DE UN INSTITUTO DESDE LA TEORÍA Y PRÁCTICA

AVARIA GROSSA: PROPEDÊUTICA DE UM INSTITUTO A PARTIR DA TEORIA E DA PRÁTICA

GENERAL AVERAGE: PROPAEDEUTICS OF AN INSTITUTE FROM THEORY AND PRACTICE

Renato Pezoa Huerta¹
Vicente Ríos Urzúa²

RESUMO: El presente artículo provee una revisión concisa y sistematizada, desde la dogmática jurídica y la práctica, de la Avería Gruesa, considerando los factores de su construcción en torno a las Reglas de York & Amberes y sus elementos generales. A su turno, el presente trabajo corresponde a un segmento preliminar de la investigación desarrollada por los autores, en el capítulo V del libro “Breviario Práctico de Seguros Marítimos y de Gestión de Reclamaciones”, que se encuentra en proceso de publicación.

Palabras claves: avería gruesa; Reglas de York & Amberes; riesgos.

RESUMO: O presente artigo faz uma revisão concisa e sistematizada, a partir da dogmática e da prática jurídica, da Avaria Grossa, considerando os fatores de sua construção em torno das Regras de York e Antuérpia e seus elementos gerais. Por sua vez, o presente trabalho corresponde a um segmento preliminar da pesquisa desenvolvida pelos autores no capítulo V do livro “*Breviario Práctico de Seguros Marítimos y de Gestión de Reclamaciones*”, que se encontra em processo de publicação.

Palavras-chave: avaria grossa; Regras de York e Antuérpia; riscos.

¹ Abogado, Licenciado en Ciencias Jurídicas por la Universidad Bolivariana de Chile. MBA en Derecho Internacional por la Universidad Antonio de Nebrija, Madrid, España. Postulado en Derecho Marítimo por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile, y en Seguros Marítimos y Riesgos Portuarios por la Escuela de Seguros de Chile y la Universidad de los Andes, Chile. Árbitro Internacional por el Centro Internacional de Arbitraje de la Cámara de Bélgica y Luxemburgo en el Perú (CIACBLP). Profesor de Derecho Marítimo en la Maritime Law Academy, Brasil. Corresponsal en Chile del The London Shipping Law Centre (LSLC) Reino Unido. Contacto: rph@almyp.com.

² Abogado, Licenciado en Ciencias Sociales y Jurídicas de la Universidad Adolfo Ibáñez. LL.M. in Business Law, por la Universidad Adolfo Ibáñez, Chile, y Magíster en Derecho de Daños y Responsabilidad Civil de la Universidad de los Andes, Chile. Estudios de posgrado en Derecho Administrativo, Derecho Económico y Derecho de Seguros. Miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (Chile) y de la Association Internationale de Droit des Assurances (Chile). Editor del Boletín de Actualidad Jurídica del IIDM-Chile. Gerente de Asuntos Legales y Seguros en Liventus S.A. y ejerce libremente la profesión. Contacto: v.riosurzua@gmail.com.



ABSTRACT: This article provides a concise and systematised review, from legal dogma and practice, of General Average, considering the factors of its construction around the York & Antwerp Rules and its general elements. In turn, the present work corresponds to a preliminary segment of the research developed by the authors in chapter V of the book "Breviario Práctico de Seguros Marítimos y de Gestión de Reclamaciones", which is in the process of publication.

Keywords: General average, York & Antwerp Rules, perils of the sea.

1 CONTEXTO, HISTORIOGRAFÍA Y FUNDAMENTO JURÍDICO

La Avería Gruesa se configura bajo un contexto de sacrificio de uno de los intereses de la navegación para salvaguardar la generalidad de la expedición. En este sentido, la institución de la Avería Gruesa viene en fomentar la contribución de todos aquellos que se hubieren beneficiado a expensas del detrimento o pérdida que debió asumir, cualesquiera de aquellos, igualmente interesados en la exitosa culminación de la aventura marítima, pero que no pudo por determinada causa, arribar a buen puerto.

Barroilhet razona en torno a sus fundamentos, sobre la practicidad del instituto en comento, al expresar que en lugar de que cada interesado luche por salvar lo suyo y, a falta de un esfuerzo mancomunado, se arriesgue la pérdida de todo, se afronta organizadamente el peligro (bajo el mando del capitán, que es el jefe de la expedición) y lo que se pierda en ese intento, se soporta colectivamente entre los interesados que logran salvar sus pertenencias³. Al decir de Chami, la Avería Gruesa permite distribuir, entre los intereses que se aúnan en una aventura marítima, los gastos incurridos o los daños producidos para la seguridad común⁴. La Avería Común produce este efecto de crear un derecho y una obligación de contribución, en beneficio y a cargo de toda persona que está interesada en la expedición marítima⁵.

El caso clásico de echazón de carga (*jettison of cargo*) de la antigua Ley de Rhodia -el primer caso de Avería Gruesa del que se tiene registro- indica como principio fundamental de este instituto, que el reparto de sacrificios que se han impuesto intencionalmente a una parte en una aventura marítima común para salvar el barco y la carga restante, o cualquiera de ellos, debe ser asumida por todos. Así, la concepción absoluta del *res perit domino* como principio,

³ BARROILHET, C. **Derecho Marítimo**. Santiago de Chile: Librotecnia, 2016, p. 530.

⁴ CHAMI, D. **Curso de Derecho de la Navegación**. Buenos Aires: Abeledo Perrot, 2022, p. 789

⁵ RIPERT, G. **Compendio de Derecho Marítimo**. Buenos Aires: Tipográfica Editora Argentina, 1954, p. 343.



o su equivalente *casus sentit dominus*, ha sido reemplazada en el comercio marítimo por un principio más equitativo, a saber, que la pérdida sufrida en beneficio de todos los que participan en la lucrativa aventura marítima, debe ser soportada por todos. Los peligros comunes a los que están expuestos un barco y su carga en el mar, asunto que los alemanes llaman *Gefahrgemeinschaft*⁶, conduce razonablemente a una "comunidad de intereses", siendo esta, en nuestra opinión, la base teórica más exitosa de la Avería Gruesa⁷.

Esta institución jurídica fue llamada originalmente por los griegos y los romanos como "ley de la echazón", a partir del ejemplo más simple de su ejercicio, el de arrojar mercancías por la borda para alijar el barco; y se estableció la regla de que, lo que se da en beneficio de todos debe ser compensado por la contribución de todos⁸.

2 CONCEPTO

El artículo 66(2) de la Marine Insurance Act 1906, define la Avería Gruesa de la siguiente manera:

Hay Avería Gruesa cuando se hace o incurre voluntaria y razonablemente en cualquier sacrificio o gasto extraordinario en tiempo de peligro con el fin de preservar los bienes en peligro en la aventura común.

Por su parte, la Regla A de las Reglas de York – Amberes, establecen que

Existe un acto de Avería Gruesa cuando, y solamente cuando intencionada y razonablemente se incurra en un gasto o se haga un sacrificio extraordinario para la salvación común con el objeto de preservar de un peligro la propiedad comprometida en una común aventura marítima.

En el Derecho Marítimo chileno, el Código de Comercio estatuye una definición que, en concepto de la doctrina⁹, refleja la médula de la institución: un sacrificio o un gasto (extraordinario e imprevisto) hecho para afrontar un peligro común a los intereses de la expedición marítima. Así, el artículo 1095 de dicho cuerpo legal, expresa que

⁶ GOURLIE, J. **General Average**. Philadelphia: Sherrerd's Printing House, 1881, pp.50-54

⁷ RIPERT, G. 1954, pp. 343-344.; y en este mismo sentido, WÜSTENDÖRFER, Hans. **Neuzeitliches Seehandelsrecht**. Tübingen: Karl F. Wede Verlag Hamburg, 1950. p. 376

⁸ LOWELL, J. **General Average: 'Qui Sentit Commodum Sentire Debet et Onus'** in Harvard Law Review. Oct. 25, 1895, Vol. 9, Nº 3, pp. 185-197.

⁹ BARROILHET, 2016, p. 528



Constituyen avería gruesa o común los sacrificios o gastos extraordinarios e imprevistos, efectuados o contraídos intencional y razonablemente, con el objeto de preservar de un peligro común a los intereses comprometidos en la expedición marítima.

De modo concluyente, la contribución a la Avería Gruesa se define como el aporte necesario, de todas las partes en una aventura marítima, para reparar la pérdida sufrida por una de ellas debido al sacrificio voluntario de parte del buque o de la carga de alguno de los interesados en la navegación, para salvar el resto, y las vidas de los que se encuentran a bordo de un peligro inminente; o para gastos extraordinarios necesariamente incurridos por una o más de las partes, para el beneficio general de todos los intereses embarcados en la empresa. Las pérdidas que dan derecho a la Avería Gruesa se dividen generalmente en dos grandes clases: Primero, las que resultan de sacrificios de una parte del buque o de una parte de la carga, efectuados a propósito y para evitar que toda la aventura perezca; y en segundo término, las que resultan de gastos extraordinarios efectuados en beneficio común del buque y de la carga¹⁰. La esencia de la Avería Gruesa es que constituye, en sí, una regla de equidad análoga a la de la contribución entre personas sujetas a una carga común, pero no vinculadas por un contrato *inter se*, y que se impone por ley a las partes¹¹, aunque autores como Brunetti, estiman que igualmente esta institución tiene como fuente al contrato¹².

Quizás la rama más intrincada del derecho marítimo se encuentra en las aplicaciones de la doctrina de la Avería Gruesa: y es que se intenta igualar, entre todos los intereses, los desembolsos, cargas y sacrificios en el curso del viaje. Si han surgido de la necesidad y se han contraído para la utilidad común, son comunes a todos. Esta comunidad, fundada en la necesidad, a menudo evocada en situaciones de angustia -cuyas doctrinas se encuentran muy desarrolladas en su declaración más antigua- ha dado lugar a muchas especulaciones sobre el origen de una práctica tan conveniente. Grocio consideraba la idea subyacente de la Avería Común, como una comunidad por necesidad, en tiempos de angustia, y veía en ella un

¹⁰ KENDALL, W; BOYKIN, N; HELLER, N. **The Law of General Average: Possible Consequences of a Resurgence of Acts of Piracy** in Transportation Journal. Penn State University Press. Vol. 50, nº2 (Spring 2011), p. 219

¹¹ LOWELL, J. 1895, p. 187

¹² BRUNETTI, Antonio. **Derecho Marítimo Privado Italiano**. Tomo III “Las Obligaciones”. Barcelona: Bosch, 1951, pp. 38-39



fragmento superviviente de la primitiva comunidad de bienes, de la que había surgido el derecho de propiedad. Como los hombres habían abandonado esta comunidad en su propio beneficio, dijo Grocio, "no es extraño que deban volver a ese estado por necesidad, que es más fuerte que la utilidad"¹³.

Los tres intereses contribuyentes en la Avería Gruesa son el buque, el flete y la carga. Sus relaciones y la rendición de cuentas entre estos coaventureros se comparan, metafóricamente en el Derecho Inglés, con tres turistas que realizan un viaje común. En la mayoría de los casos, los gastos comunes se reparten de forma que cada uno pague su cuota personal. Como esta liquidación suele tener lugar al final del viaje o cuando el grupo se separa, se dice que el prorrateo y la declaración de la Avería Común deben hacerse separando definitivamente estos intereses. Sin embargo, esta analogía de los tres turistas no puede asemejarse del todo a los tres intereses marítimos, ya que las facultades peculiares del buque, su ruta minada y su destino, distinguen y separan los derechos y deberes de su propietario de los de la carga pasiva. No obstante, se acepta la teoría general de que el lugar de destino previsto, si el buque lo alcanza, o donde el viaje puede interrumpirse por un desastre, es el lugar donde debe establecerse y liquidarse esta contabilidad. Sin embargo, y dado que las partes tienen derecho a recurrir en ese momento a los tribunales locales para rectificar cualquier injusticia o división, se deduce que la declaración y liquidación de dicha contribución debe regirse por la *lex loci* del puerto en el que finaliza el viaje¹⁴.

El viaje por mar, después de todo, sigue siendo una aventura peligrosa, aunque en menor medida, y nadie puede estar absolutamente seguro de su finalización exitosa y segura¹⁵. No obstante, puede decirse de inmediato que la Avería Gruesa se aplica muy bien cuando hay pocos intereses de carga, como en el caso de un petrolero, en la carga de hierro, o en los casos de carga seca a granel, como cereales donde un cargador usa en su totalidad, un barco. Los

¹³ Véase en este sentido, **Introduction to Dutch jurisprudence**, Book III, c. 33, § XVII., citado por PUTNAM, H. **General Average Liability with Cargo for Succesive Ports** in Columbia Law Review. May, 1902, Vol.2, Nº5, pp. 275-282

¹⁴ PUTNAM, H. 1902, p. 276

¹⁵ VLACHOS, Sp. **Is Damage to Machinery Good in General Average?** in The American Journal of Comparative Law, Winter, 1960, Vol. 9, nº 1, pp. 104-112. Véase también, DE VALROGER, L. **Droit Maritime. Commentaire**. Paris: L. Larose et Forcel, 1886, §2021; y en este mismo sentido, DANJON, D. **Traité de Droit Maritime**. Paris: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1913, §1218.



puntos de vista adversos se despiertan en algunos casos de carga de línea regular (*liners*), cuando cientos e incluso miles de bultos tienen que ser inspeccionados y valorados a efectos de prorrateo¹⁶.

3 ELEMENTOS EN QUE SE ERIGE LA AVERÍA GRUESA

Es pertinente, para efectos de un análisis sistemático, revisar los elementos que componen esta institución. Tales elementos son los siguientes: En primer lugar, un peligro común al buque y la carga; en segundo término, un acto voluntario y deliberado del capitán; En tercer lugar, un sacrificio; y finalmente, un resultado benéfico.

El objeto de mantener el buque y la carga alejados del riesgo común, es una de las más importantes esencialidades de la Avería Gruesa¹⁷. Si el buque no tiene carga ni lastre, no hay interés común. Por lo tanto, no puede haber Avería Gruesa. Y su peligro debe amenazar tanto al buque como a la carga. El peligro debe ser admitido incluso si no es inminente. Lo anterior, significa que tal peligro es, entonces, justificable porque no se debe esperar que el capitán emita una orden en el último momento, sino que debe actuar como un diligente *Magister Navis*, o sea, se le debe permitir ordenar y declarar lo que considere necesario, dentro de un margen deliberado y consciente en el curso de la navegación, de modo que el riesgo pueda reducirse o evitarse, y las posibilidades de una conclusión segura del viaje aumenten¹⁸. En cuanto a la naturaleza del peligro, este no debe ser hipotético y mucho menos imaginario¹⁹. Basta con que exista un germen de certeza y probabilidad por asuntos indiciarios, para que el capitán adopte las decisiones declarativas.

El acto declarativo debe derivar o provenir directamente de una orden que emane de la persona o sujeto al mando del barco, tal y como ocurrió en el caso *Ralli v. Troop*, donde las

¹⁶ KNAUTH, A. **The Survival of General Average. A Necessity or an Anachronism?** by K. S. Selmer in The American Journal of Comparative Law. Vol. 8, nº 1 (winter, 1959), pp. 95-96.

¹⁷ FUJIMOTO, K. **The Essentials of General Average** in The Annals of the Hitotsubashi Academy, October 1954, Vol. 5, nº1, p. 8

¹⁸ Ver en concreto, *Vlassopoulos v. British and Foreign Marine Ins. Co.* [1929] I.K.B. 187, donde Roche J. dijo: “sería muy negativo que los capitanes de los buques tuvieran que esperar a que se produjera ese estado de cosas para justificar la realización de cualquier acto que constituyera avería gruesa. También la Regla A de las Reglas de York y Amberes no exige que el peligro deba ser inmediato o presente”. Disponible en Lloyd’s List Intelligence sitio web: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=140954>

¹⁹ CHORLEY & GILES. **Shipping Law**. London: Pitman Publishing, 1952, p. 175



órdenes de declaración de Avería Gruesa fueron impartidas por las autoridades del puerto²⁰ y no necesariamente por el capitán. Esta persona suele ser el capitán como regla casi absolutamente general, pues así lo consagran la mayoría de las normas jurídicas que regulan la materia como ocurre en el Derecho Marítimo chileno, con el artículo 1097 de Código de Comercio, pero posiblemente también cualquier persona que lo sustituya y comanda el buque en el momento crítico, o haga las veces de este personero, deba hacerse cargo de deliberar conscientemente y adoptar una decisión voluntaria como la de marras. El acto, ya sea una ejecución o una abstención²¹, debe ser extraordinario, es decir, uno que no se tome en circunstancias normales, y debe ordenarse con el propósito de sacar el buque y la carga de un peligro común²².

Por sacrificio se entienden los daños que el casco o el motor o, más ampliamente, cualquiera de los aparejos del barco sufre como resultado del acto del capitán; o una parte de la carga que va a bordo de la nave. Es necesario establecer que el acto que motiva a la declaración de Avería Gruesa es la causa próxima del daño, sin la interferencia de ningún otro factor. El daño debe ser contemplado, aunque sólo sea vagamente, cuando se emite la orden, pero no es necesario que se prevea su alcance y naturaleza exactos²³.

Finalmente, por resultado beneficioso y exitoso, se comprende por tal el que, después de superado el riesgo, el peligro cesa y, por lo tanto, el buque como la carga y los fletes pueden tener la seguridad de que la aventura marítima puede continuar con normalidad desde el lugar en que oportunamente fue interrumpida por la declaración de Avería Gruesa. Para estos efectos, la propiedad tiene un significado amplio, y en su interpretación estricta, los bultos de correspondencia, el equipaje de los pasajeros, las joyas, la ropa, etc. también son reputados como propiedades²⁴. Como premisa, el sacrificio de uno de los intereses de la aventura marítima debe realizarse razonablemente, y los bienes de los demás afectados con el

²⁰ Véase en integridad, *Ralli v. Troop*, 157 U.S. 386 (1895) disponible en el sitio web: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/157/386/>

²¹ D'OVIDIO, A.; PESCATORE, G. **Manuale di diritto della Navigazione**. Milan: Dott. A. Giuffrè Editore, 1969, §1674

²² THE HARVARD LAW REVIEW ASSOCIATION. **Admiralty. Torts. Application of General Average to Liability for a Tort Committed in Saving the Ship** in Harvard Law Review, Mar., 1916, Vol. 29, nº 5 p. 546

²³ SMEESTERS, C.; WINKELMOLEN, G. **Droit maritime et droit fluvial**. Belgique: F. Larcier, 1929, p. 457

²⁴ FUJIMOTO, K. 1954, p. 11



peligro deben salvarse efectivamente. En este punto, las leyes, usos y costumbres de los distintos países son prácticamente uniformes. En otras palabras, incluso después de declarada la Avería Gruesa, si el resto de los bienes, incluido el buque, se hunden, es decir, se pierden totalmente, y el resto de los propietarios no obtienen ningún beneficio por el desprendimiento experimentado por uno de los cargadores, por el armador, o por los desembolsos realizados, no se conjugarán los requisitos copulativos para que proceda en amplitud la declaración de Avería Gruesa.

4 SITUACIÓN JURÍDICA DEL BUQUE SIN FLETAR Y NAVEGANDO EN LASTRE

Cuando el buque navega en lastre y sin que medie un contrato de fletamento que le vincule con otra parte contractual, no existe un caso de Avería Gruesa propiamente tal, toda vez que sólo hay un interés, esto es, el del propietario de la nave (*shipowner*).

No obstante lo antedicho, y si el capitán ha debido incurrir en gastos o desembolsos constitutivos o reputados de Avería Gruesa, los aseguradores igualmente indemnizarán al armador sobre estos gastos o daños que hubiere sufrido o desembolsado a fin de preservar este único interés -el armatorial- liquidándose de conformidad a las Reglas de York y Amberes, pero excluyendo de su aplicación las reglas XI(d) sobre salarios y mantenimiento de la tripulación y otros gastos de puesta en y en un puerto de refugio, etc.; XX sobre provisión de fondos, y XXI sobre intereses sobre las pérdidas abonadas en Avería Gruesa. Así las cosas, se ha insertado en la *Institute Time Clauses-Hulls 95'*, la regla 10(3) que establece:

Cuando el buque navegue en lastre, no en régimen de fletamento, se aplicarán las disposiciones de las Reglas de York-Amberes (excluidas las Reglas XI(d), XX y XXI), y a estos efectos se considerará que el viaje continúa desde el puerto o lugar de salida hasta la llegada del buque al primer puerto o lugar posterior que no sea un puerto o lugar de refugio o un puerto o lugar de escala únicamente para aprovisionamiento de combustible. Si en cualquiera de dichos puertos o lugares intermedios se abandona la aventura originalmente prevista, el viaje se considerará terminado.

Por esta cláusula se comprometen, en definitiva, los aseguradores a indemnizar los gastos o daños de naturaleza de Avería Gruesa que caigan dentro de las Reglas de York y Amberes, con la única salvedad de que no se abonará la comisión ni los intereses que se



estipulan en las Reglas XI(d), XX y XXI. Esta nueva cláusula es, desde luego, muy beneficiosa para los armadores.

5 TRATAMIENTO DE LA AVERÍA GRUESA EN VIRTUD DE LAS CLÁUSULAS DE IRRESPONSABILIDAD DEL NAVIERO QUE PRETENDAN EXIMIR A ESTE DE RESPONSABILIDAD

En algunos regímenes jurídicos, principalmente basados en el sistema o imperio de las Reglas de La Haya-Visby, es común que los conocimientos de embarque (*bill of lading*) incluyan en sus formas estandarizadas, cláusulas de irresponsabilidad del naviero, que propendan en definitiva, a la exoneración de su responsabilidad frente a determinados casos²⁵.

En el caso de la Avería Gruesa, el fallo judicial de *The Roanoke*, fue decisivo para zanjar la cuestión de fondo, a propósito de si es válida una cláusula de irresponsabilidad, en términos tales que, un estatuto o excepciones en el conocimiento de embarque en el sentido de que el armador no será responsable de los daños a la carga resultantes de incendio o humedad, no le exime de la responsabilidad de contribuir a la Avería Gruesa²⁶.

Pues bien, en el Derecho Marítimo chileno, las normas sobre el contrato de transporte marítimo serán imperativas para las partes, según reza el artículo 929 del Código de Comercio, y las cláusulas de irresponsabilidad del naviero se tienen por no escritas en los correspondientes conocimientos de embarque. No obstante, en las pólizas de fletamento, es posible incluir cláusulas de irresponsabilidad, cuando por la culpa o negligencia de los dependientes del armador, se causa un evento constitutivo de Avería Gruesa, y en el cual a mayor abundamiento, el armador puede exigir la contribución de los demás intereses de la aventura marítima a dicha Avería Común, siempre y cuando la nave se haya encontrado en condiciones *antecedens* de navegabilidad. Tal es el caso de la *New Jason Clause*²⁷.

La *New Jason Clause* va inserta en la generalidad de las pólizas internacionales de fletamento (*charterparties*) y su eficacia sobreabunda cuando se complementa en el respectivo contrato de fletamento, con una *Paramount Clause* que prorroga la competencia,

²⁵ PEZOA HUERTA, R. **On the validity of the New Jason Clause in charterparties and bills of lading under Chilean law** in The Journal of International Maritime Law. Vol. 23 (2023) nº 3.

²⁶ THE YALE LAW JOURNAL COMPANY INC. **General Average. Statutory Exemption. Exceptions in Bill of Lading. The Roanoke**, 59 Fed. Rep. 161 in The Yale Law Journal. May, 1894, Vol. 3, nº 5, p. 181.

²⁷ PEZOA HUERTA, R. 2023, p. 175



ante un conflicto o contienda jurídica, para ante la judicatura de un sistema que acoja las Reglas de La Haya-Visby o se basamente normativamente en su espíritu *pro naviero*²⁸.

Como se ha expresado, una *conditio sine qua non* de la que pende su eficacia e invocación clausular es, precisamente, la precedente condición de navegabilidad del buque al momento de acontecer el peligro que justifica la declaración de Avería Gruesa. En un caso resuelto en torno a la sección tercera de la *Harter Act*, que establecía que si el propietario del buque ha ejercido la debida diligencia para que esa nave esté en todos los aspectos, en condiciones de navegar, ni el buque ni el armador serán responsables, en lo sucesivo, de los daños o pérdidas resultantes de fallos o errores en la navegación o en la gestión del buque. Así, en el caso *May v. Hamburg*, se resolvió que cuando el propietario hace valer su exención en virtud de la *New Jason Clause*, tiene la carga de probar la navegabilidad de su buque o la diligencia debida para hacerlo navegable en todos los aspectos²⁹.

En el caso *Folger Coffee Co. v. M/V Olivebank*, la nave se encontraba en condiciones de navegabilidad inicial, esto es, al zarpar con destino a Sudáfrica, pero por un error náutico, una escotilla quedó abierta permitiendo el ingreso de agua de mar en una tormenta, a los dos alternadores, provocando un cortocircuito que resultó en un corte total de la energía eléctrica del barco. En este caso, invocándose como ley de fondo COGSA, se resolvió que esta ley exime al transportador marítimo, de responsabilidad por daños causados por un “[a]cto, negligencia o incumplimiento del capitán, marino, piloto o de los empleados del transportador en la navegación o en la dirección del buque” y que, al encontrarse inicialmente la nave, en condiciones de navegabilidad, hace responsable a *Folger Coffe Co.* frente al armador, debiendo contribuir a la Avería Gruesa³⁰.

Como se ha anticipado, es imprescindible que para la validez y eficacia de una *New Jason Clause* en una póliza de fletamento, más no en un conocimiento de embarque, se

²⁸ PEZOA HUERTA, R. 2023, p. 177

²⁹ N.D.R. **Admiralty: Harter Act, § 3. Jason Clause: Seaworthiness as Condition Precedent to Contribution to General Average** in California Law Review, Jul., 1934, Vol. 22, Nº 5, pp. 567-569

³⁰ CHARVET, K; MCNEIL, A. **Recent Developments in Admiralty and Maritime Law** in Tort & Insurance Law Journal, Winter 2001, Vol. 36, nº 2, pp. 204-205.; y en este mismo sentido, THE HARVARD LAW REVIEW ASSOCIATION. **Shipping. Harter Act. Owner's Failure to Use Due Dilligence to Make Ship Seaworthy as Barring General Average Contribution for Damages Resulting Solely from Negligent Navigation** in Harvard Law Review. Feb., 1934, Vol. 47, nº 4, pp. 715-716



introduzca una *Paramount Clause* que prorrogue la competencia para ante un tribunal correspondiente a un sistema que valide su eficacia en torno a la incorporación de una cláusula de exención armatorial y, a su turno, admita *per se* la exoneración del naviero.

6 AVERÍA GRUESA Y EL EFECTO RELATIVO DEL SEGURO MARÍTIMO

Es relevante señalar, de acuerdo al principio del efecto relativo de los contratos, que consagra que lo pactado sólo obliga a las partes que han concurrido en su celebración, que el seguro marítimo sólo tiene fuerza obligatoria respecto del armador y sus aseguradores, sin poder alcanzar, desde luego, a los intereses de la carga que son totalmente ajenos a dicho negocio. Por esta razón, y en mérito de los efectos de la liquidación de la Avería Gruesa, la práctica obliga a remitirse, en primer lugar, a las estipulaciones contenidas en el respectivo contrato de fletamento, o en su defecto, al conocimiento de embarque, toda vez que estos documentos son representativos de las disposiciones de cada uno de estos contratos en la relación diádica armador-cargador; y por lo tanto, uno u otro contrato serán los que gobiernen las soluciones aplicables a los casos de conflictos jurídicos a que el transporte marítimo y/o el fletamento den lugar en el marco de una Avería Gruesa.

Como en la póliza de seguro va inserta la cláusula 10(2), admitiendo que la liquidación sea practicada de conformidad a las Reglas de York y Amberes, si así ha sido convenido -ya que la mayoría de las pólizas de fletamento así integran dichas Reglas expresamente- suele bastar la liquidación efectuada a la luz de dichas Reglas para los efectos de determinar las averías entre el cargador y el armador; y para fijar los montos indemnizatorios que después éste tiene que reclamar contra sus aseguradores por la proporción que le corresponde al buque en dicha aventura marítima.

Pero puede darse el caso en que el fletamento determine que la liquidación se practique conforme las normas de un puerto determinado y a determinadas leyes, y que no correspondan al puerto donde termina la aventura marítima. En este caso será pertinente, en primer lugar, practicar la liquidación de acuerdo con lo estipulado en el contrato de fletamento para el reparto de averías y gastos de Avería Gruesa entre el cargador y el armador; y después, este último -el naviero- tendrá que ordenar nuevamente ajustar la liquidación de conformidad con lo estipulado en las respectivas pólizas de seguro marítimo, vale decir, en razón de las



leyes, normas, usos y costumbres del puerto donde finalizó la aventura marítima, manteniendo siempre presente que la póliza incluye esta regla; esto es con el objeto de presentar la debida reclamación a sus aseguradores sobre estas bases, por la proporción correspondiente al buque en dicha liquidación.

La situación antedicha es prácticamente infrecuente. No obstante el armador, en un caso de este tipo, y antes de preparar la segunda liquidación de conformidad a lo dispuesto en la respectiva póliza de seguro marítimo, debe consultar directamente con sus aseguradores, quienes muy probablemente darán su conformidad con dicha liquidación y le indemnizarán, por supuesto, bajo el imperio de la liquidación primitiva, si es que no existe una diferencia sustancial entre los que pudiera aritméticamente calcular el asegurador, todo con el claro objeto de prevenir y evitar incurrir en gastos inoficiosos.

7 ORIENTACIONES EN TORNO A LOS REQUISITOS QUE DEBE CUMPLIR EL CAPITÁN DE LA NAVE Y QUE DEBEN VERIFICARSE PARA LA PROCEDENCIA DE LA DECLARACIÓN DE AVERÍA GRUESA

El capitán debe hacer su declaración de Avería Gruesa en el puerto donde ocurra el siniestro o la necesidad de desembolsos, en el puerto donde acontece el caso, o en el puerto de arribada. A este efecto, es dable orientar el ámbito de actuación del capitán, en consonancia con lo dispuesto en el artículo 1098 del Código de Comercio, que dispone:

Artículo 1098. Adoptada la decisión que da origen a la avería común y tan pronto como las circunstancias lo permitan, el capitán deberá dejar constancia de ella en el libro de bitácora, la que contendrá la fecha, hora y lugar del acontecimiento, las medidas ordenadas por el capitán y sus fundamentos.

En el primer lugar de arribada, y tan pronto le sea posible, el capitán deberá ratificar los hechos relativos a la avería común, consignándolos en el libro bitácora, ante un ministro de fe, sin perjuicio de la información a la autoridad marítima respectiva, si el puerto fuere chileno.

Cuando la arribada ocurriere en el extranjero y la avería tuviere consecuencias en Chile, la ratificación deberá efectuarse ante el cónsul chileno, y en su defecto, ante un ministro de fe o ante el tribunal local competente.



Aun así, el capitán debe notificar de inmediato al armador, informándole la índole y naturaleza de la Avería Gruesa, y la importancia que a primera vista puede apreciar de las averías, para que ellos puedan prontamente impartirle instrucciones.

También será muy conveniente si la nave está asegurada en Londres, que el capitán notifique cuanto antes a los aseguradores, para disponer de mayor tiempo y ventajas ostensibles a su favor, de modo que estos puedan imponerse de la situación acontecida, y aconsejarle -al armador y al capitán en especial- de las medidas convenientes a ejecutar en dicho caso, para mejor cautelar y promover los intereses de las partes asegurada y aseguradora.

En el primer puerto de arribo, el capitán debe tomar contacto con quien represente los derechos del asegurador o con el comisario de averías si hubiere; y antes de zarpar y hacerse a la mar desde ese puerto, el capitán debe procurar como un aspecto absolutamente esencial, obtener y premunirse del correspondiente certificado de navegabilidad, a fin de que si más tarde ocurriera una nueva situación de contingencia, los intereses de la carga y del mismo modo, los aseguradores, no puedan alegar que la nave no reunía las condiciones de navegabilidad, pues es de exclusiva obligación del armador y su capitán, tener el buque siempre en condiciones de absoluta navegabilidad.

Desde la práctica y tal como se hubiere supradicho, para el caso que la nave mantenga carga a bordo, una vez llegado al puerto de destino, el capitán debe tomar contacto con los consignatarios, o con quienes estén diputados para recibir dicha carga o mercancías, a fin de que, previo a la entrega de la carga, le suscriban o firmen un *Average Bond* o la correspondiente documentación en que conste la obligación de resarcimiento y contribución, con los cuales se comprometen y obligan a la contribución que corresponda en la liquidación de la Avería Gruesa. Es importante que también obtenga los correspondientes depósitos dinerarios, para lo cual es recomendable que el capitán se haga asesorar por el liquidador si ya hubiese sido designado y asumido el cargo, a menos que los armadores dispensen de dicha diligencia por constarles, que dichos dueños de la carga, son de reconocida solvencia y honorabilidad.



8 DE LA NORMATIVA QUE GOBIERNA LOS PROCEDIMIENTOS DE CONTRIBUCIÓN, LIQUIDACIÓN Y AJUSTE DE AVERÍAS GRUESAS, Y LA DETERMINACIÓN DEL TRIBUNAL COMPETENTE

Los procedimientos de contribución, liquidación y ajuste de las Averías Gruesas, generalmente son substanciados ante los tribunales del puerto de destino de la expedición que, por regla general y si no hubiere mediado senda avería, la comunidad de intereses quedaría disuelta por haber finalizado dicha aventura marítima. Por lo tanto, rige en este sentido la *lex fori* y los usos y costumbre de los puertos de destino, a menos que los contratos de fletamento o los conocimientos de embarque dispongan otra cosa.

Así, por ejemplo, el artículo 1104 del Código de Comercio dispone:

La avería común se liquida, tanto en lo concerniente a las pérdidas como a las contribuciones, sobre la base de los intereses comprometidos, en la fecha y en el lugar donde termina la expedición marítima.

Idéntica consideración se desprende del tenor del artículo 1105 inciso segundo del mismo Código, que señala

Declarada la avería gruesa, si no estuviere convenido de antemano el nombre del liquidador, o no se produjere de acuerdo en cuanto a la persona a designar, cualquiera de los interesados podrá solicitar el nombramiento al juez del puerto donde termina la descarga.

En el Derecho Marítimo argentino, a nivel comparado, dicha regla viene igualmente inserta en el artículo 615 de la Ley de Navegación, pero señalando que los tribunales de la República Argentina serán competentes cuando la aventura marítima finalice o termine en puerto o lugares del territorio argentino; o si la liquidación y el prorrateo se realizan en puertos de dicho país.

En cuanto a la prórroga de competencia, la generalidad de las pólizas de fletamento (*charterparties*) contemplan la jurisdicción aplicable al ajuste y liquidación de las Averías Gruesas, y señalan sus reglas aplicables -que en todos los casos, son las Reglas de York y Amberes-, tal y como ocurre, por ejemplo, con la cláusula 35 de la *Intertanktime 80 Tanker*



Time Charter Party; con la cláusula 32(c) de la *Cementvoy 2006 Voyage Charter Party for the transportation of bulk cement*; cláusula 12 de la *Uniform general charter "GENCON"* de BIMCO. Todas las anteriormente citadas, acuerdan prorrogar la competencia en Londres. En cambio, la cláusula 20 del *Qatar fertiliser Company (SAQ) Fertiliser Voyage Charter Party "QAFCHARTER"*, igualmente hace aplicables las Reglas de York y Amberes, pero prorroga competencia a la justicia de Estados Unidos.

En el caso de algunos conocimientos de embarque (*bill of lading*) para ser usados con contratos de fletamento como el denominado "*Congebill 1978*", en su cláusula tercera, se incluye una expresa remisión a las Reglas de York y Amberes, y una prórroga de competencia en Londres, con la salvedad de que "(...) a menos que se acuerde otro lugar en el Contrato de Fletamento".

En materia de seguros marítimos, la Regla 10(2) de la *Institute Time Clauses-Hulls 95'*, dispone en concreto, que

La Avería Gruesa y el Salvamento serán ajustados de conformidad con las leyes y prácticas del lugar donde termine la aventura marítima, como si el contrato de fletamento no contuviese ninguna cláusula especial sobre el particular; pero cuando el contrato de fletamento así lo estipule, la liquidación se practicará de acuerdo con las Reglas de York y Amberes.

De esta manera, si la póliza de fletamento respectiva no indica expresamente que la liquidación y ajuste de la Avería Gruesa se practicará de conformidad a las Reglas de York y Amberes, caso en el cual los aseguradores manifiestan su plena conformidad, la liquidación deberá practicarse y sujetarse a las normas y costumbre del foro correspondiente al puerto en que termine la aventura marítima, tal y como se ha manifestado precedentemente de manera uniforme, a menos que las partes hubieren pactado en contrario.

9 DOCUMENTOS O INSTRUMENTOS NECESARIOS PARA LA ADECUADA PREPARACIÓN DE UN PROCEDIMIENTO DE AVERÍA GRUESA

Normalmente, la elaboración de una Liquidación de Avería Gruesa requiere bastante tiempo ya que el Liquidador debe realizar un examen minucioso para determinar qué partidas deben ser incluidas en la liquidación, calcular los valores exactos que deben contribuir, y



recopilar la documentación necesaria. Por lo tanto, es importante que el armador colabore para facilitar este proceso proporcionando de manera oportuna los documentos e información necesarios. Para ayudar con esto, se presenta una lista de los documentos e información que, en general, suelen ser requeridos por los Liquidadores para asegurar el éxito de la gestión de la Liquidación del siniestro por avería gruesa:

- 1) La protesta del Capitán.
- 2) Probablemente se solicitará el Cuaderno de Bitácora (o Diario de Abordo) y el Diario de Máquinas o, en su defecto, extractos de ambos libros donde conste lo ocurrido.
- 3) Contrato de Fletamento.
- 4) Conocimientos de Embarque emitidos.
- 5) Obligaciones de Resarcimiento o *Average Bonds*, y copia de las notas de Fianza y Depósito que se hayan emitido. Las obligaciones de resarcimiento o *Average Bonds* son documentos legales utilizados en el transporte marítimo para garantizar el pago de las contribuciones de un armador en un caso de Avería Gruesa. Los *Average Bonds* son habitualmente emitidos por los propietarios de la carga y garantizan el pago de su parte de las contribuciones de la Avería Gruesa que les corresponda en caso de que se produzca este tipo de evento durante el transporte marítimo. Estos documentos pueden ser requeridos por el armador o su asegurador antes de la entrega de la carga y son un requisito común en el transporte marítimo internacional.
- 6) Se deberán presentar todas las facturas y/o comprobantes de pago asociados a reparaciones derivadas del siniestro de avería que se reclama.
- 7) Se deberán presentar todos los reportes de inspección que existan.
- 8) Se deberá dar cuenta de todos los desembolsos y gastos ejecutados con motivo de la avería, incluyendo los comprobantes de pago por los gastos de protestas, honorarios de peritos, etc.
- 9) Se deberá presentar un Certificado de Valoración del Cargamento.
- 10) Cuenta final del Flete, indicando el total cobrado por adelantado y el cobrado en el *Port of Discharge* (POD).



11) Cuentas y comprobantes de los gastos de puerto, incluyendo aquellos gastos incurridos en los puertos de destino, puertos de carga y puertos intermedios.

12) Detalle de fecha en la que se terminó la descarga del cargamento embarcado bajo el contrato de fletamento en que ocurrió la avería que se está liquidando.

13) Si el contrato de fletamento ha sido cancelado con motivo de la avería, debe enviarse el respectivo documento o correspondencias que demuestre la cancelación, su fecha y el motivo expresamente reclamado.

14) Se deberá emitir un certificado firmado por el capitán y primer maquinista, haciendo constar la cantidad de combustible, lubricante, etc., consumidos extraordinariamente con motivo de la avería.

15) Factura del costo neto de la reposición de los combustibles, lubricantes, etc., utilizados.

16) Pólizas originales del seguro de Buque, Flete y demás aplicables.

Cabe consignar que se deberá entregar, además, toda otra información y/o documentación que tenga relación con la avería que se reclama o que se crea que pueda facilitar la emisión del informe de Liquidación en los términos pretendidos.

El listado previamente detallado no es taxativo, es decir, podrá ampliarse o reducirse conforme la naturaleza concreta del caso particular que se esté liquidando. En este contexto, algunos documentos citados podrían no ser solicitados y/o podrían no ser suministrados sino hasta bastante tiempo después de ocurrida la avería. En este último caso, el armador deberá enviar al liquidador de seguros, por medio de sus corredores, todos los documentos disponibles en un primer momento e informar, además, plazo estimado de recopilación de los demás antecedentes, debiendo siempre y en todo caso acompañar desde el inicio de la liquidación aquella documentación básica esencial, cual es la Protesta del Capitán, el Contrato de Fletamento que exista y los Conocimientos de Embarque emitidos y vigentes al momento de la avería.



10 EJEMPLO PRÁCTICO DE LIQUIDACIÓN DE AVERÍA GRUESA CONFORME LAS REGLAS DE YORK Y AMBERES

Es probable que el caso más corriente o habitual de avería gruesa que se hubiera concebido, casi como un arquetipo de sí misma, sea el de echazón de carga al mar o *jettison of cargo*, de modo que en el plano factual, como de ejercicio liquidatorio, resulta pertinente plantear el esquema aritmético de su determinación.

Para su acertado desarrollo, supóngase que el Capitán de una nave, peligrosamente escorada, adopta la decisión deliberada y consciente de arrojar o echar carga al mar, bajo la supervisión y consejo de los oficiales y desde luego, del sobrecargo, con el objeto de adrizar el buque y, al fin, expectorar cualquier probabilidad de zozobrar o naufragar. Amén de lo antedicho, la nave transportaba más carga que la arrojada al mar, beneficiándose con la indemnidad, entonces, el resto de los intereses -armatoriales, carga y fletes- que iban a bordo.

Para facilitar el desarrollo de este ejercicio, supóngase que el valor de la carga sacrificada es de \$1.000, y sobre los cuales resulta pertinente añadir los gastos de protesta, liquidación, intereses e inspecciones, entre otros. De esta forma, y siguiendo el esquema propuesto por las Reglas de York y Amberes, una liquidación debe practicarse en la forma que sigue:

DAÑOS, DESEMBOLSOS Y EXPENSAS DE LA AVERÍA GRUESA:

Valor de la carga sacrificada	\$1.000.-
Gastos de Protestas, Inspecciones, Intereses, Comisiones, Etc.	\$70.-
Honorarios del Liquidador	\$30.-
Masa total de la Avería Gruesa	\$1.100.-

VALORES O SUMAS DE LOS CONTRIBUYENTES:

Valor real de la NAVE a la terminación de la aventura marítima	\$10.000.-
Valor de la CARGA llegado a su destino (incluyendo los fletes ya pagados)	\$7.000.-
Valor de la CARGA SACRIFICADA*	\$1.000.-
Valor del FLETE a riesgo del armador **	\$2.000.-
Total de Valores Contribuyentes	\$20.000.-

$$\frac{\$1.100}{\$20.000} = 5,50\%$$



Por lo tanto, el reparto de la Masa de Averías entre los diferentes valores contribuyentes, se practicará así:

	Valor Contribuyente		Tipo prorrata	Cantidad
que debe pagar:				
Al ARMADOR por el valor del BUQUE	\$10.000.-	a 5,50%	=	\$550.-
A los CARGADORES				
Carga salvada	\$7.000.-	a 5,50%	=	\$385.-
Carga sacrificada	\$1.000.-	a 5,50%	=	\$55.-
Al Armador por los FLETES a su riesgo	\$2.000.-	a 5,50%	=	\$110.-
Totales	\$20.000.-	a 5,50%	=	\$1.100.-

* Es importante considerar que, si bien la carga sacrificada se pierde, igualmente se puede considerar, desde un punto de vista económico, como salvada para su propietario o dueño, por haberse abonado en la liquidación de Avería Gruesa, y de este modo, debe también contribuir por la misma cantidad que se le ha pagado.

** Los fletes a riesgo del armador, corresponden a aquellos que debe cobrar el naviero en el puerto de destino; y a estos se les debe restar los gastos en que se debe incurrir para ganarlos con posterioridad al siniestro constitutivo de Avería Gruesa.

En un sentido práctico, el armador podrá recobrar la suma de \$550.- correspondiente al valor del buque o nave de parte de los aseguradores de casco, esto es, en virtud de la correspondiente indemnización; y en el evento que dicho naviero también hubiere asegurado los fletes con una póliza que contemplase la cobertura de Avería Gruesa, adicionalmente se podría recobrar el valor de la contribución, esto es, \$110.- De este modo, y si el armador no asegura los fletes, la recuperación de los mismos queda a su cargo.

Por su parte, los intereses de la carga, y sólo si hubieren asegurado respectivamente dichas cargas, podrían optar a reclamar de los aseguradores las respectivas indemnizaciones que ascienden, en el caso propuesto, a la suma de \$440.-; de lo contrario, la asunción de riesgos es por su propia cuenta.

11 REGLAS DE YORK Y AMBERES 2016

La palabra "avería" proviene de la Edad Media y era utilizada para referenciar una pérdida. La diferencia fundamental entre la "avería gruesa" y la "avería particular" es que la primera involucra varios intereses del viaje marítimo, mientras que la segunda afecta solo a uno. A través de los años, dada la complejidad propia de la aventura marítima, diversas acciones destinadas a salvar a la tripulación y la carga, se han entendido aceptadas y



transformado en prácticas tolerables desde el punto de vista de la administración de los riesgos de la navegación. Así, los actos de echazón y alijo³¹, por ejemplo, vinieron a ampliar la noción inicial de avería y se han aceptado como técnicas de emergencia que se han intentado reglamentar de diversas maneras, especialmente en lo relativo a quiénes y cómo se distribuyen los costos o pérdidas asociados a tales actos.

Fue con el correr del tiempo que las Reglas de York y Amberes se establecieron como un conjunto de reglas y prácticas diseñadas para dar respuestas a los problemas de distribución de costos, gastos y pérdidas a partir de hipótesis de avería gruesa durante la navegación. Estas normas no son un tratado internacional único, sino que la consecuencia de una evolución histórica que se tendió a unificar a partir de la primera versión de estas reglas en 1890.

Tal como expone el profesor Pejovés, históricamente los griegos conocieron la avería común, y los romanos recogieron la Lex Rodhia de Iactu (c., 475 a. C.) en el Digesto de Justiniano (533 d. C), es decir, la figura de la “echazón” como acto voluntario del capitán de arrojar bienes transportados al mar para salvar la expedición. A su vez, en el Derecho marítimo medieval, el libro del Consulado del Mar del siglo XIV, trata a la referida institución como un contrato de hermanamiento –*agermanement*–, y las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737 que se aplicaron en la América española durante la colonia, contienen una regulación completa de la avería gruesa³².

Con la evolución normativa y la codificación acelerada a partir del Código francés de 1807, diversos códigos y leyes de navegación de Hispanoamérica comenzaron a reconocer y regular la figura de la avería gruesa. Este loable esfuerzo trajo consigo alta dispersión en las bases normativas nacionales, e imposibilidad práctica en su aplicación. Fue por lo anterior que

³¹ Este concepto, en términos generales, dice relación con aligerar la carga de una embarcación o con descargarla o desembarcarla total o parcialmente por una situación de riesgo. Este concepto se extiende al desembarco legal, es decir, cumpliendo con los trámites aduaneros establecidos, o ilegal, asociados a una situación de emergencia propio de una situación de avería gruesa.

³² PEJOVÉS, J. (2018). **Avería Común y las Reglas de York y Amberes en la esencia del Derecho Marítimo: ¿Cómo se justifica el sacrificio de la carga durante una aventura marítima?** Columna. Medio electrónico MundoMarítimo. Recurso online disponible en: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/averia-comun-y-las-reglas-de-york-y-amberes-en-la-esencia-del-derecho-maritimo>.



se comenzaron a discutir técnicas de unificación para efectos de dar un mismo tratamiento a la figura de la avería gruesa, la liquidación y las formas de contribuir a las pérdidas.

Fue finalmente el 3 de marzo de 1860 que la National Association for the promotion of Social Science, celebró una conferencia internacional en Glasgow con la participación de Cámaras de Comercio y las asociaciones de armadores de la época, con el exclusivo objetivo de uniformar las reglas sobre las averías comunes, lo que se conoce como el inicio de la orientación internacionalista del derecho marítimo³³. A partir de este primer esfuerzo, se han desarrollado sucesivas actualizaciones en los años 1924, 1950, 1974, 1994, 2004, y la última de 2016.

Las Reglas de York y Amberes son una solución contractual, es decir, para que sean aplicables, deben tener reconocimiento expreso en el contrato de transporte. Así, en el caso de que se hayan pactado las Reglas de York y Amberes en el contrato de transporte, la avería gruesa se liquidará en el país donde se celebró el acuerdo, independientemente de la jurisdicción aplicable al contrato. Por el contrario, si no se ha pactado contractualmente la aplicación de las Reglas de York y Amberes, en caso de que se declare una avería gruesa, se liquidará de acuerdo con la legalidad, práctica y/o costumbre del país de arribada del buque.

Es importante destacar que el papel del liquidador es clave en este proceso, ya que es el encargado de determinar las contribuciones proporcionales que deben hacer cada una de las partes involucradas en la avería gruesa, así como de supervisar la liquidación de la misma. Por lo tanto, es esencial que el liquidador sea una persona con experiencia y conocimientos especializados en este ámbito. Es relevante señalar, sin embargo, que es posible encontrar legislaciones que pueden desconocer la figura del liquidador de seguros o de averías, o que los denominen de otro modo. En cualquier caso, si las partes deciden aplicar las Reglas de York y Amberes, están aceptando expresamente la intervención de un liquidador de seguros o quien haga sus veces en la legislación que corresponda.

En la práctica, cuando el armador declara la avería gruesa, la primera diligencia que debe realizar, es notificar según el procedimiento informado por cada asegurador, a un liquidador de averías gruesas. Adicional a aquella primera notificación, y siempre que se

³³ FARIÑA, F. **Derecho y legislación marítima**. España: Bosch. 1955, pág. 6.



hayan pactado las Reglas de York y Amberes, debe procederse con la redacción del *average guarantee* y el *average bond*, asegurándose de que ambos documentos coincidan en cuanto a la información que contienen. Si el liquidador recibe ambos documentos y no coinciden, tendrá que complementar el peritaje o liquidación con acciones de investigación adicional conducentes a aclarar el sentido y alcance real de los hechos denunciados, es decir, del siniestro. Esto último puede traer consecuencias financieras adicionales pues, si la mercancía está retenida, lo seguirá estando hasta que se resuelvan los detalles de la liquidación.

El *average guarantee* es una garantía que debe ser firmada por el asegurador y tiene como finalidad avalar el pago de la contribución correspondiente a la mercancía asegurada que deberá ser posteriormente determinada por el liquidador. A su vez, el *average bond* es un documento que debe ser firmado por el propietario de la carga o el cargador, según corresponda. En este documento, el firmante se compromete a asumir su parte proporcional de los gastos relacionados con la avería gruesa, en relación con el valor de su mercancía. Por lo tanto, se trata de dos documentos de garantías mutuas.

A continuación, revisaremos los aspectos normativos esenciales de las normas actualmente vigentes:

11.1 Estructura Regulatoria

Estas reglas basan su estructura en una regla preliminar de interpretación y una regla predominante, para posteriormente establecer reglas particulares por orden alfabético desde la A a la G. Las reglas preliminares establecen la preferencia de las Reglas de York y Amberes frente a cualquier ley o práctica incompatible con ellas. Además, consagra la aplicación preferente de las reglas numeradas, aplicándose las reglas alfabetizadas del cuerpo normativo sólo en lo no previsto por las primeras.

11.2 Del alcance en la Definición de Avería Gruesa

En *supra* §2, se ha precisado el respecto del concepto que estatuyen las Reglas de York & Amberes, sobre lo que se entiende por Avería Gruesa. Así, a partir de la lectura de la regla A, podemos indicar que los requisitos de la avería gruesa son: 1) Debe tratarse de un acto intencional y razonable; 2) debe existir un sacrificio o gasto extraordinario; 3) que dicho



gasto o sacrificio sea para la seguridad común; y, 4) que aquel sacrificio se haya realizado con el objeto de preservar de un peligro a los bienes.

El artículo 1095 del Código de Comercio de Chile, siguiendo de cerca la definición previamente revisada, conceptualiza con copiosa precisión, qué se entiende por avería gruesa. Lo habitual es que las legislaciones nacionales incorporen en sus códigos, definiciones para este concepto. Sin embargo, podemos encontrar casos donde lo anterior no ocurre, como los ordenamientos jurídicos de Brasil o Argentina, donde no hay un concepto de avería gruesa sino más bien descripciones genéricas de sus efectos.

11.3 Daños y Pérdidas que se Admiten

Las reglas de York y Amberes admiten expresamente los siguientes daños y pérdidas:

- Regla I y II: Echazón del cargamento, y sus daños derivados.
- Regla III: Daño causado a un buque o su cargamento por agua con el objeto de extinguir fuego a bordo.
- Regla IV: Corte de restos.
- Regla V: Varada voluntaria.
- Regla VI: Remuneración por salvamento.
- Regla VII: Daños a maquinarias y calderas.
- Regla VIII: Gastos de aligeramiento de un buque en tierra y daños consiguientes.

A su vez, el Código de Comercio de Chile, en su artículo 1100 establece como daños o pérdidas admitidas las siguientes:

“Todo gasto en que se haya incurrido para evitar una pérdida, daño o desembolso que habría sido abonable en avería gruesa será también admitido como tal, solamente hasta concurrencia del valor del daño o pérdida evitada o del gasto economizado, según corresponda”.

Esta norma viene seguida del artículo 1101, que establece que la carga de la prueba respecto del daño o gasto que se pretende tener por admitido bajo avería gruesa, recae en quien lo reclama, siguiendo la regla contenida en la letra E de las reglas en revisión.



11.4 Definición Conceptual de quién soporta el Sacrificio o Gasto ejecutado con motivo de la Avería Gruesa

La regla A establece que los sacrificios y gastos de avería gruesa serán sufragados por los distintos intereses contribuyentes. El artículo 1102 del Código de Comercio chileno, establece que las averías gruesas son de cargo de la nave, del flete y de las mercancías que existan en ella al tiempo de producirse aquéllas, y que se pagarán por contribución proporcional al valor de los bienes mencionados.

11.5 Prescripción de las Acciones

Las reglas de York y Amberes establecen un plazo de prescripción de 1 año, contado desde que ocurrió el hecho calificable como avería gruesa o común. La legislación chilena, en cambio, establece un plazo de prescripción de 6 meses contados desde el término de la descarga, conforme el frástico del inciso segundo del artículo 1106 del Código de Comercio.

La Reglas en estudio fueron actualizadas al año 2016, incorporando las siguientes modificaciones en particular:

- La Regla VI24 señala que el salvamento será admisible en la avería gruesa, al contrario de lo que ocurría en la versión de 2004.
- La Regla X25, referida a los gastos en puerto de arribada que son admitidos como avería gruesa, vuelve al texto de 1994 que se había modificado en 2004.
- La Regla XI26, relativa a los salarios de la tripulación, de la misma manera que ocurrió con la Regla X, retoma el texto del 1994, pero aclara los conceptos de provisiones y suministros.
- En la Regla XIV27, que también vuelve a la redacción de 1994, hace referencia a las reparaciones provisionales, señalando que serán admitidas cuando hagan posible que el buque y la carga finalicen el viaje.
- La Regla XVII28, que se refiere a los valores contribuyentes, permite excluir la carga de la contribución cuando el liquidador haya considerado que su aceptación provocaría una desproporción en relación con lo que en realidad debería contribuir.
- En las Reglas XX29 y XXI30, sobre el adelanto de fondos y los intereses sobre la pérdida, se resolvió, estando todos de acuerdo, eliminar: (i) la comisión del 2% sobre



el importe de los desembolsos de la avería gruesa que estaba prevista en la versión de 1994; y (ii) la potestad de la Asamblea del Comité Marítimo Internacional, prevista en la versión de 2004, para fijar anualmente la tasa aplicable a los intereses sobre la pérdida, que en la versión de 1994 era de 7%.

La técnica utilizada en la redacción de las normas y las materias que se abordan son claramente un aporte para la determinación de cómo se transfieren los costos o sacrificios derivados de una avería gruesa o común. Sin embargo, la aplicación de estas reglas no es tan universal como se esperaría, y aquello podría tener diversos motivos, tales como la existencia de seguros cuyas coberturas incluyen riesgos de avería gruesa menor, lo complejo del proceso de liquidación que supone la declaratoria de la avería gruesa, entre otras causas de similar naturaleza.

Actualmente, las Reglas de York y Amberes se disputan su ubicación en el mundo marítimo, debido a, entre otras razones, la contratación de pólizas de seguros cuyas coberturas amparan los riesgos de una avería gruesa menor, caso en el cual el asegurador del casco pagaría el importe total de la contribución a la avería, sin requerir la contribución que le correspondería a la carga, lo que desestima entonces pacto alguno por avería gruesa.

Sin perjuicio de lo anterior, sí es posible afirmar que las Reglas de York y Amberes son incorporadas en la mayoría de los contratos marítimos, a pesar de implicar esto dificultades en su aplicación por diversas interpretaciones o colisiones normativas con legislaciones nacionales. Es, quizás, el carácter no vinculante de estas reglas lo que ha devenido en menos uniformidad en su uso. Han sido las prácticas comerciales y privadas entre las partes contratantes del contrato de transporte quienes han dado mayor aplicabilidad práctica a estas reglas³⁴.

Un hito práctico relevante que ha potenciado el uso de estas reglas, ha sido la incorporación de las cláusulas Jason o *Jason Clause*. El origen de esta norma dice relación con la aplicación práctica de la regla D, que establece:

³⁴ PEZOA HUERTA, Renato. **La acción de subrogación en el contrato de seguro marítimo, desde la jurisprudencia y el derecho comparado** in Revista Novos Estudos Jurídicos [NEJ] de la Universidade do Vale do Itajaí, Brasil. Vol. 26. Nº 1 Jan-Abr 2021. Pág. 529.



“Los derechos a obtener la contribución en avería gruesa no serán afectados aunque el acontecimiento que dio lugar al sacrificio o gasto pueda haberse debido a la falta de una de las partes en la aventura; pero esto no perjudicará a las acciones o defensas que puedan ejercitarse contra dicha parte en razón de tal falta...”.

Sin perjuicio de lo literal de la norma, hubo un fallo de la Corte Suprema de Estados Unidos por el caso de la varadura del buque *Irrawaddy* (1895), que considerando las condiciones del Conocimiento de Embarque y principalmente de la *Harter Act* con vigencia en ese país desde 1893, negó al armador su derecho a recobrar los gastos y sacrificios realizados en Avería Gruesa, por haber tenido el accidente, su origen en un error náutico. Ese fallo constituyó un elemento de grave preocupación en las asociaciones de armadores de la época que tenían buques con puertos de escala o destino en Estados Unidos y los llevó a redactar e incluir en sus conocimientos y contratos de fletamento cláusulas que se denominaron "*General Average Negligence Clauses*", cuyo efecto era similar al de la regla D precitada³⁵.

Fue finalmente un nuevo fallo de la Corte Suprema de Estados Unidos, de 1912, que vino a reconocer y aceptar la incorporación de esta cláusula en los contratos de transporte marítimo, justamente a raíz de un reclamo en avería gruesa realizado por los armadores del *B/M "Jason"* a raíz de los sacrificios y gastos incurridos para hacer zafar el buque de su varadura en la costa cubana en 1904. A partir de este hito, los principales Clubes de P&I incorporaron en sus condicionados y recomendaciones para contratos de transporte con o sin destino a Estados Unidos, la llamada "*Jason Clause*" (luego "*New Jason Clause*"), cuyo texto actual recomendado por el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) es el siguiente, en español:

"En el caso de accidente, peligro, daño o siniestro, antes o después del comienzo del viaje resultante de cualquier causa, sea o no debida a negligencia, por la que o a consecuencia de la que el transportista no es responsable por ley, contrato o de cualquier otra forma, las mercaderías, cargadores, consignatarios, o propietarios de las mercaderías contribuirán con el transportista en avería gruesa al pago de cualquier sacrificio, pérdida o gastos que puedan ser efectuados o incurridos en

³⁵ VIVANCO, E. (2011). **La Cláusula New Jason en los Contratos de Transporte Marítimo y Conflictos con las Reglas de York Amberes**. Seminario sobre Seguridad Marítima, características y aseguramiento. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, rama argentina. Pág. 3.



Avería Gruesa y pagarán el salvamento y los gastos especiales incurridos con respecto a las mercaderías...³⁶.

Es a través de la incorporación de este clausulado que se reconoce la aplicación indirecta de las reglas de York & Amberes, tanto para la liquidación como para la contribución a los gastos y sacrificios de la avería, lo que actualmente también cuenta con reconocimiento jurisprudencial expreso en otras jurisdicciones. A su vez, los aseguradores de carga, particularmente organizados a través de la *International Union of Marine Insurance*, y dadas las prácticas comerciales propias de la industria, han realizado múltiples esfuerzos para que, en lo concreto, sean los transportistas y sus aseguradores de P&I quienes asuman en la mayoría de los casos, las pérdidas de sus cargamentos asegurados. Los problemas surgen realmente cuando se trata de contribuciones de monto mayor, caso en el que las coberturas adicionales de carga podrían no ser suficientes, debiendo entonces enfrentarse el asegurador de carga con el liquidador de averías a través del ejercicio de acciones que, como vimos, son de larga data y compleja realización.

En suma, estas reglas tienen íntima relación con la aplicación práctica de las coberturas derivadas de los seguros de casco, pues establecen los procedimientos y principios para el reparto equitativo de los costos entre los diversos intereses que confluyen en un contrato de transporte marítimo, aún cuando en Chile su aplicación resulta relativa.

11.6 Rules of Practice of the Association of Average Adjusters.

La *Association of Average Adjusters* o Asociación de Comisarios de Averías, es una asociación profesional de expertos en seguros marítimos y derecho, cuyo origen se remota a 1869 a partir del esfuerzo de los suscriptores de Lloyd's y la Asociación de Aseguradores de Liverpool. Esta organización se fundó por conocedores de las contingencias marítimas, quienes a lo largo de los años han prestado servicios de inspección y constatación de daño tanto a aseguradores como a armadores, y a los demás intereses del transporte.

El propósito de la constitución de esta asociación, fue arbitrar los procesos de ajustes en pérdidas disputados o con opiniones divergentes entre los intereses que confluyen en el seguro. Con el devenir de los años, la asociación fijó sus objetivos en “la promoción de principios

³⁶ Ver cita en: https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/new_jason_clause



correctos en el ajuste de averías, y la uniformidad de la práctica entre los Ajustadores de averías y el mantenimiento de una buena conducta profesional”.

Una de las primeras tareas de la Asociación fue encontrar las áreas prácticas de divergencia, para posteriormente determinar condiciones de resolución homogéneas en base a las costumbres propias de la práctica mercantil-naviera. Según narra la organización, este objetivo fue alcanzado en gran medida por la Asociación en los primeros quince años de su existencia mediante un enfoque doble: la recopilación y el perfeccionamiento de la Aduana de Lloyd's y la adopción de Reglas de práctica, relacionadas con el ajuste de averías y los derechos y obligaciones de los ajustadores.

Uno de los primeros éxitos de esta organización fue justamente constituir un apoyo cierto en la pretensión de uniformidad internacional en el ajuste de la Avería Gruesa, lo que resultó en las primeras Reglas de York-Amberes de 1877. Luego de esto, y a lo largo de la vigencia de estas reglas, la Asociación se ha mantenido siempre proveyendo contenido y soporte técnico a la actualización de dichos principios.

Actualmente la asociación tiene más de 150 años operando, con sede fundacional en Reino Unido, y con dos fuertes áreas de soporte a la industria marítima: 1) El establecimiento y actualización permanente de *Rules of Practice*, y, 2) Un *Dispute Board*, o panel de resolución de controversias especializado.

Sobre las *Rules of Practice*, es dable señalar que las Reglas Prácticas de la Asociación de Ajustadores de Averías no constituyen un tratado o convención internacional, sino que son reputadas como un instrumento de derecho internacional privado no vinculante que establece recomendaciones que las partes de un contrato de transporte marítimo pueden libremente adoptar o no. La versión más actualizada de estas reglas es de mayo de 2022.

Estas reglas tienen 4 secciones, identificadas por las letras A, B, C, D, E y F y relativas a Reglas Generales, Avería General, relación con reglas de York y Amberes, Daños y Reparaciones al buque, Liquidación de daños a la carga y liquidación o ajuste de averías bajo la Ley inglesa.

La regla A4 de las reglas actualmente vigentes establece los deberes de los ajustadores de pérdidas, cuales son:



- 1) Que en el ajuste de avería particular sobre buque o avería gruesa que incluya reparaciones, es el deber de los Ajustadores de cerciorarse de que tales precauciones razonables y usuales han sido para mantener bajo el costo de las reparaciones como lo hubiera hecho un Armador prudente sin seguro
- 2) Cuando surja una reclamación por avería particular y el Asegurado haya optado por reparar la embarcación, el Asegurado tiene derecho a:
 - (a) recuperar el costo razonable de las reparaciones en términos de la sección 69(1) de la Ley de Seguros Marítimos de 1906, independientemente de que las reparaciones se realicen antes o después del vencimiento de la póliza.
 - (b) aplazar las reparaciones, sujeto a la aprobación de la Clase, a la primera oportunidad razonable que se probablemente sea la próxima revisión de rutina o el período de dique seco. Cualquier aumento en el total del costo de las reparaciones que surjan del aplazamiento más allá de la primera oportunidad razonable será por cuenta del Asegurado.

Como se colige, se trata de normas de debida diligencia que limitan el actuar de los ajustadores de averías particularmente respecto de la idoneidad, oportunidad y eficacia de las recomendaciones financieras que puedan emitir en el contexto de una liquidación de averías.

En la regla B1, relativa a las bases de la liquidación o ajuste de pérdidas, se establece:

En todos los casos los Ajustadores deberán:

1. Dar detalles, en un lugar destacado en el ajuste, de la cláusula o cláusulas contenidas en el contrato de fletamento y/o conocimientos de embarque que se relacionen con el ajuste de avería gruesa o, si no existe tal cláusula o cláusulas, la ley y la práctica vigentes en el lugar donde se termina la aventura.
2. Enunciar los hechos que dan lugar a la avería común.
3. Cuando se apliquen las Reglas de York-Amberes o similares, identifique las Reglas con letras y/o números en los que se confía para hacer las principales concesiones en el ajuste.

Las reglas sucesivas regulan demás detalles relevantes del proceso de ajuste, teniendo especial valor la regla B26 que establece los siguientes principios: 1) Cuando alguno de los intereses del buque (naviero o armador) o cuando el flete esté sujeto a las reglas de York-Amberes, la avería gruesa se debe ajustar conforme a dichas normas, la ley y la práctica inglesa, sin considerar principios o regulación extranjera; 2) Los intereses que contribuirán a la avería gruesa serán los del buque, sean propietarios del barco, o sea que estén haciendo uso de él a partir de un contrato de fletamento; 3) los montos, costos o pérdidas a contribuir se determinarán donde termina la aventura, y si ello no se puede determinar, se considerará sobre



la base del puerto final de descarga bajo las condiciones del transporte contratado, deduciéndose los gastos posteriores a la avería; 4) a falta de determinación previa del fletamento por tiempo, el viaje se considerará que termina en el primer puerto de descarga al que llegue el buque después de la avería común; 5) mientras el buque se encuentre bajo la contingencias de avería, el periodo de detención fuera del puerto de carga o refugio será irrelevante, siempre que persista la circunstancia extraordinaria; y 6) ni el embarcador de la carga que se dañe y ni el fletador por tiempo contribuirán a la avería gruesa.

Tal como se ha supradicho, estas reglas no son vinculantes, es decir, no tienen carácter obligatorio, y no resultan legalmente exigibles. En otras palabras, no hay una obligación legal de cumplir con esas reglas, y su incumplimiento no conlleva consecuencias legales o sanciones. Sin embargo, la fuerza de esta regulación deriva de su especialidad, la larga data, su reconocimiento jurisprudencial y la constante actualización, lo que las elevan a un ejemplo de estándar de conducta exigible y, en ese sentido, cumplir con estas normas sería una manifestación del deber de diligencia y profesionalismo esperable del liquidador de seguros o inspector de averías.

Por su parte, y en relación a los *Dispute Boards*, en términos generales, estos son órganos o comités establecidos para resolver disputas o controversias que puedan surgir durante la ejecución de un proyecto o un contrato. Son una forma alternativa de resolución de conflictos que tiene como objetivo evitar judicializar conflictos, y busca fomentar la resolución ágil y eficiente de los desacuerdos y disputas que puedan surgir durante la ejecución de un contrato. Estos organismos son vinculantes sólo para los miembros activos de la asociación o para aquellos terceros que se obliguen voluntariamente a las reglas y condiciones especiales de resolución de controversias que define la asociación.

Conforme lo estatutos de la Asociación, los deberes de este panel son:

- Responder cualquier pregunta sobre la cual se solicite el asesoramiento de la Asociación.
- Asistir en la resolución de disputas relacionadas con asuntos de ajuste o marítimos.
- Mantener en revisión el Reglamento de Práctica de la Asociación.



- El Panel está compuesto por el Presidente de la Asociación, si es un Socio en ejercicio o el Vicepresidente si no lo es, y otros siete Socios elegidos en la Asamblea General Anual.

El Panel también emite opiniones sobre asuntos de interés general propuestos por el mercado de seguros para consideración de la Asociación. La opinión será emitida por al menos cinco miembros del Panel y, en la mayoría de los casos, se publicará en el sitio web.

La Asociación podrá responder a cualquier pregunta planteada sobre un punto específico de la práctica de ajuste, lo que se podrá llevar a cabo mediante el nombramiento de dos o más becarios. La parte nominadora será responsable de los honorarios de la Asociación y los costos incidentales por este servicio.

12 REFERENCIAS

- BARROILHET, C. **Derecho Marítimo**. Santiago de Chile: Librotecnia, 2016.
- BRUNETTI, A. **Derecho Marítimo Privado Italiano**. Tomo III “Las Obligaciones”. Barcelona: Bosch, 1951.
- CHAMI, Diego. **Curso de Derecho de la Navegación**. Buenos Aires: Abeledo Perrot, 2022.
- CHARVET, K; MCNEIL, A. **Recent Developments in Admiralty and Maritime Law** in Tort & Insurance Law Journal, Winter 2001, Vol. 36, nº 2.
- CHORLEY & GILES. **Shipping Law**. London: Pitman Publishing, 1952.
- D’OVIDIO, A.; PESCATORE, G. **Manuale di diritto della Navigazione**. Milan: Dott. A. Giuffrè Editore, 1969.
- FARIÑA, F. (1955). **Derecho y legislación marítima**. España: Bosch.
- FUJIMOTO, K. **The Essentials of General Average** in The Annals of the Hitotsubashi Academy, October 1954, Vol. 5, nº1.
- GOURLIE, J. **General Average**. Philadelphia: Sherrerd’s Printing House, 1881.
- KENDALL, W; BOYKIN, N; HELLER, N. **The Law of General Average: Possible Consequences of a Resurgence of Acts of Piracy** in Transportation Journal. Penn State University Press. Vol. 50, nº2 (Spring 2011).
- KNAUTH, A. **The Survival of General Average. A Necessity or an Anachronism?** by K. S. Selmer in The American Journal of Comparative Law. Vol. 8, nº 1 (winter, 1959).
- LOWELL, J. **General Average: ‘Qui Sentit Commodum Sentire Debet et Onus’** in Harvard Law Review. Oct. 25, 1895, Vol. 9, Nº 3.



PEJOVÉS, J. (2018). **Avería Común y las Reglas de York y Amberes en la esencia del Derecho Marítimo: ¿Cómo se justifica el sacrificio de la carga durante una aventura marítima?** Columna. Medio electrónico MundoMarítimo. Recurso online disponible en: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/averia-comun-y-las-reglas-de-york-y-amberes-en-la-esencia-del-derecho-maritimo>.

PEZOA HUERTA, R. **La acción de subrogación en el contrato de seguro marítimo, desde la jurisprudencia y el derecho comparado** in Revista Novos Estudos Jurídicos [NEJ] de la Universidade do Vale do Itajaí, Brasil. Vol. 26. Nº 1 Jan-Abr 2021.

PEZOA HUERTA, R. **On the validity of the New Jason Clause in charterparties and bills of lading under Chilean law** in The Journal of International Maritime Law. Vol. 23 (2023) nº 3.

PUTNAM, H. **General Average Liability with Cargo for Succesive Ports** in Columbia Law Review. May, 1902, Vol.2, Nº5.

RIPERT, G. **Compendio de Derecho Marítimo**. Buenos Aires: Tipográfica Editora Argentina, 1954.

SMEESTERS, C.; WINKELMOLEN, G. **Droit maritime et droit fluvial**. Belgique: F. Larcier, 1929.

THE HARVARD LAW REVIEW ASSOCIATION. **Admiralty. Torts. Application of General Average to Liability for a Tort Committed in Saving the Ship** in Harvard Law Review, Mar., 1916, Vol. 29, nº 5.

THE YALE LAW JOURNAL COMPANY INC. **General Average. Statutory Exemption. Exceptions in Bill of Lading. The Roanoke, 59 Fed. Rep. 161** in The Yale Law Journal. May, 1894, Vol. 3, nº 5, p. 181.

VLACHOS, Sp. **Is Damage to Machinery Good in General Average?** in The American Journal of Comparative Law, Winter, 1960, Vol. 9, nº 1.

VIVANCO, E. (2011). **La Cláusula New Jason en los Contratos de Transporte Marítimo y Conflictos con las Reglas de York Amberes**. Seminario sobre Seguridad Marítima, características y aseguramiento. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, rama argentina. Pág. 3.

13 JURISPRUDENCIA CITADA

Vlassopoulos v. British and Foreign Marine Ins. Co. [1929] I.K.B. 187. Disponible en Lloyd's List Intelligence sitio web: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=140954>.

Ralli v. Troop, 157 U.S. 386 (1895) disponible en el sitio web: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/157/386/>.

