

## **LA AVERIA GRUESA HOY Y MARIANA**

He meditado acerca de si debía usar o no un manuscrito. Decidí ponerlo por escrito por dos razones: Facilitará la tarea del traductor si ustedes quisieran distribuir esta alocución, antes o luego de haber sido leída. Habiendo dicho esta, debo advertirle que no seguirá el manuscrito palabra por palabra.

Algunos de ustedes tal vez sabrán todo lo que vale la pena conocer acerca de la Avería Gruesa. Algunos de ustedes tendrán apenas un conocimiento impreciso acerca de la Avería Gruesa. Trataré de darles un término medio entre ambos; que no sea demasiado elemental ni demasiado complicado.

### **Origen de la Avería Gruesa**

Fuimos enseñados que Afrodita, o. Venus, como dijeron los romanos, nació de la espuma del mar en el Mediterráneo. Igual Presidente Honorario de la Asociación Sueca de Derecho Marítimo.

Vicepresidente Honorario del Comité Marítimo Internacional. cosa pasó con el concepto de Avería Gruesa. Ambos en sus distintas esferas de actividad demostraron un extraordinario poder de supervivencia.

### **Finalidad de la Avería Gruesa**

Bien, ¿qué es exactamente Avería Gruesa? Er un método de prorrato de riesgos entre el buque y su cargamento cuando estuvieran involucrados en aventura marítima común. Creo que la definición es correcta, pero no les ayudará para comprender a la avería gruesa a menos que tengan por anticipado un buen conocimiento de la materia. Definir es un método aceptado de explicación: dar un ejemplo es otro.

### ***Ejemplo de Avería Gruesa***

Creo que sería mejor les diera uno de mi propia experiencia. El buque sueco "MARIANNE" había embarcado carga general en Hamburgo y Bremen (Alemania). Luego zarpó para Amberes para completar su carga, siendo su intención el conducirla toda a puertos de Grecia y Turquía.

Mientras cargaba en Amberes un violento incendio se produjo. en la Bodega Nº IV. Los bomberos fueron llamados y echaron gran cantidad de agua en la bodega y lograron extinguir el incendio. Toda la carga fue descargada en Amberes. Se llegó a un convenio mediante el cual la carga en condiciones de reembarco fue transportada por otros buques, y los salarios abonados durante las reparaciones al buque fueron admitidos en avería gruesa de acuerdo al denominado convenio de "no-separación" La carga que quedó atrás fue inspeccionada por peritos.

Parte de la misma había quedado inservible debido-al incendio, parte había sido dañada por el agua y parte por el humo. La carga que quedó atrás fue enviada a vaciadero por inservible, o vendida a precio reducido. No entraré en mayores-"detalles "acerca de esto.

### ***El Juste de La Avería Gruesa***

Qué parte de todo esto debió ser clasificado como avería gruesa? El daño causado por el agua usada con el fin de extinguir el incendio fue obviamente producido para la seguridad común y admitido en avería gruesa. La prolongada estadia en Amberes para descargar la carga y reparación de daños fue una estadia en "puerto de refugio", y los salarios, etc., fueron reclamados y admitidos en avería gruesa. Toda la documentación me fue entregada oportunamente con el pedido de que preparara una liquidación de avería gruesa. Esto hice En ese ajuste coloqué en una columna tales cargos, gastos y daños que estimaba fueran de la naturaleza de avería gruesa y los sume en un total, en el cual incluía, además, intereses. Los items que no acepté como avería gruesa los coloqué en una columna que denominé "partidas excluidas". Habiendo realizado esto me ocupe de la otra mitad del ajuste, es decir, tasando los valores contribuyentes del buque y su carga, utilizando los valores respectivos al momento de la terminación del viaje.

Para no complicar el asunto no entraré en problemas de flete o de su admisión en avería gruesa, de ser utilizados como valores contribuyentes. Luego llegó la etapa final: juntar las dos mitades. La suma total admitida en Avería Gruesa era Cr. 2.587.646,65. La suma total de los valores contribuyentes era Cr. 20.419.637. Esto produjo un porcentaje de contribución a la avería gruesa de 12,67234402.

El buque tuvo. que contribuir con ese porcentaje, calculado sobre su valor de Cr. 16.684.101,00 abonando Cr. 2.114.266,68, y la carga con un valor de Cr. 3.735.536 pagó 12,672344% de Cr.473.379,97. Perdón por tantos números. No son de importancia y deben olvidados. Lo que se debe retener es que al aplicar el sistema de distribución! de riesgos llamado avería gruesa, el Liquidador debe determinar que items pueden bonificarse bajo ese encabezamiento y luego tasar los "valores contribuyentes, buque y su carga (aun prescindiendo del flete para no complicar el asunto) y luego determinar" el ' porcentaje de los valores Contribuyentes que el total de la columna de. Avería gruesa representa. Entonces, ese porcentaje él lo. Aplicará a los valores contribuyentes y así determinará las contribuciones del buque y su carga.

### ***Qué reglas son de aplicación a la Avería Gruesa Las reglas de York/Amberes.***

Decide esto el Liquidador por su cuenta? ¿No dispone él de alguna ley nacional o juego de reglas a seguir? El Liquidador con seguridad tiene reglas a seguir. Pero raramente una ley nacional. ¿Cómo - dirán ustedes-, reglas pero no... una ley? ¿En qué sociedad primitiva vive el Liquidador?

Todas buenas preguntas. Permítaseme explicar. El mundo cuenta con un juego de reglas, producidas voluntariamente, aceptadas e introducidas en prácticamente todos los Conocimientos de embarque y contratos de fletamento, las Reglas de York/Amberesi

Por lo tanto, hay uniformidad en este campo de normación marítima que no ha sido superada, creo, en ningún otro aspecto de la Ley Marítima. Ni siquiera las Reglas de Pekín, producidas por la República Popular de China, inmediatamente luego de concurrir a la Conferencia CMI en Hamburgo en 1974, son muy similares a la última versión de las Reglas de York/Amberes 1974, adoptadas en esa Conferencia. Por consiguiente tenemos Reglas nuevas y al día para una antigua institución; una situación insólita. Los códigos escandinavos dicen expresamente que la Avería Gruesa deberá ser

preparada de acuerdo a las Reglas de York/ Amberes 1974, a menos que se convenga otra cosa. Por el contrario, la Ley argentina se remite a la versión de 1950.

### ***Lineamientos principales de las Reglas York/Amberes.***

Qué dicen estas Reglas acerca de la Avería Gruesa Empiezan con las reglas designadas con letras, que dan las definiciones acerca de lo que constituye avería gruesa y cómo debe ser ésta distribuida.

A continuación siguen las reglas numeradas que indican casos específicos de avería gruesa con mayores detalles. Hay, además, una “regla de interpretación” acerca de cómo superar cualquier asunto conflictivo entre lo establecido en las reglas designadas con letras y las reglas designadas con números.

### ***La Definición de la Avería Gruesa Según Las Reglas York Amberes***

La definición de lo que constituye Avería Gruesa es dada

en la regla A. Dice:

“existe un acto de avería gruesa cuando, se ha efectuado o contraído, intencional y razonablemente, algún sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro a los bienes comprometidos en una expedición marítima”.

### ***El sistema de seguridad común***

Esta definición expresa el principio de seguridad común. Es el principio básico de la avería gruesa. Tuvimos el ejemplo de la operación de extinción de fuego que les narré. El principio de seguridad común, sin embargo, no domina enteramente la avería gruesa. Las Reglas de York/Amberes tienen

además otro principio, el sistema de beneficio común que aparece en algunos lugares en las reglas numeradas.

### ***El sistema de beneficio común***

Permítaseme explicarles esto mediante un ejemplo. Debido a un accidente el buque debe hacer arribada forzosa a un puerto de refugio para efectuar reparaciones. El tiempo utilizado para hacer reparaciones permanentes en el puerto de refugio (arribada) a manera de salarios y manutención de la tripulación, derecho por uso de muelle para las mercaderías que deben ser descargadas sería “admitido” en avería gruesa. Con el fin de reducir estos gastos, el armador, en acuerdo con sus aseguradores, conviene en efectuar sólo reparaciones provisorias. La estadía en puerto de refugio será por ello considerablemente reducida, lo que es en beneficio de aquellos que tendrán que contribuir a la avería gruesa. La Regla XIV de las Reglas de York/Amberes establece que el costo de las reparaciones provisorias será admitido en avería gruesa “hasta alcanzar la suma economizada de gastos que se hubieran incurrido y admitido en avería gruesa si tales reparaciones no se hubiesen efectuado en aquel lugar

### ***Gastos Substitulos***

Las reparaciones provisorias son efectuadas en beneficio de las partes; son admitidas en avería gruesa en lugar de lo que de otra manera hubiera sido admitido; en otras palabras, son admitidas como gastos substitutos.

### ***Regla de interpretación***

Como dije, las Reglas de York/ Amberes comienzan con reglas designadas con letras, seguidas de las reglas numeradas. Las reglas con letras dan definiciones basadas en el sistema de seguridad común. Las reglas numeradas dan casos particulares de avería gruesa y contienen ejemplos del sistema de beneficio común. Con el fin de evitar cualquier conflicto entre los dos sistemas, la seguridad común

y el beneficio común, hay una regla de interpretación que dice: “Excepto en lo estipulado en las Reglas numeradas, la avería gruesa será liquidada de acuerdo con las Reglas señaladas con letras”.

### ***Resumen y reflexiones sobre la Avería Gruesa***

A esta etapa, si no antes, ustedes se habrán familiarizado con lo que es avería gruesa, cómo se llega al porcentaje de avería gruesa y que reglas el Liquidador debe seguir. Ustedes se sentirán algo perplejos acerca de todos estos hechos sobrecargados de esta manera. Pero tengan presente que debemos limitar nuestras ambiciones a lo que es humanamente posible. No podemos entender todos los enredos de la avería gruesa en una sola disertación. Yo he actuado en la profesión por bastante tiempo y sería presuntuoso decir que conozco todo lo concerniente a avería gruesa. Nadie puede aseverar eso.

Lo que ustedes pueden decir a esta etapa, es tal vez algo como esto: la Avería Gruesa parece complicada clasificando el reclamo,

### ***Regla de interpretación***

Como dije, las Reglas de York/ Amberes comienzan con reglas designadas con letras, seguidas de las reglas numeradas. Las reglas con letras dan definiciones basadas en el sistema de seguridad común. Las reglas numeradas dan casos particulares de avería gruesa y contienen ejemplos del sistema de beneficio común. Con el fin de evitar cualquier conflicto entre los dos sistemas, la seguridad común y el beneficio común, hay una regla de interpretación que dice: “Excepto en lo estipulado en las Reglas numeradas, ...la avería gruesa será liquidada de acuerdo con las Reglas señaladas con letras”.

### ***Resumen y reflexiones sobre la Avería Gruesa***

A esta etapa, si no antes, ustedes se habrán familiarizado con lo que es avería gruesa, cómo se llega al porcentaje de avería gruesa y que reglas el Liquidador debe seguir. Ustedes se sentirán algo perplejos acerca de todos estos hechos sobrecargados de esta manera. Pero tengan presente que debemos limitar nuestras ambiciones a lo que es humanamente posible. No podemos entender todos los enredos de la avería gruesa en una sola disertación. Yo he actuado en la profesión por bastante tiempo y sería presuntuoso decir que conozco todo lo concerniente a avería gruesa. Nadie puede aseverar eso. Lo que ustedes pueden decir a esta etapa, es tal vez algo como esto: la Avería Gruesa parece complicada clasificando el reclamo, en lo que es y lo que no es avería gruesa, calculando los valores contribuyentes, llegando al porcentaje de avería gruesa y prorrateando los valores sobre los mismos y arribando a las contribuciones a la avería gruesa a ser abonadas por el buque y su carga.

### ***Avería Gruesa y Seguro Marítimo***

Y qué me dicen del seguro marítimo? Ese también es un método de distribución de riesgos. ¿Por qué no estar satisfecho con esa distribución y dejar a un lado completamente la avería gruesa? Hay algo de verdad en eso, por supuesto. Pero téngase presente, el seguro marítimo empezó a desarrollarse durante los Siglos XV y XVI. Por consiguiente, los aseguradores marítimos y sus asegurado han tenido varios siglos durante los cuales pudieron abolir la Avería Gruesa o, de cualquier manera, no recurrir a la misma si lo hubieran conceptualizado ventajoso. Y no lo han hecho.

### ***La Avería Gruesa hoy en día***

En septiembre de 1976 el CMI organizó en Aix-au-Provence, en Francia, un seminario. Se me pidió que dijera algunas palabras sobre Avería Gruesa como un sistema de distribución de riesgos. Yo había obtenido cifras de LLOYD'S que demostraban que durante los años 1973, 1974 y 1975 la cantidad total de los ajustes de Avería Gruesa notificados a LLOYD'S llegó a 823 casos. Lo repito, 823. \_Esto significa que cada día laborable durante esos tres años se había emitido una liquidación de Avería Gruesa. Y LLOYD'S no estará notificada acerca de todos los ajustes de Avería Gruesa emitidos. Por consiguiente la cantidad de liquidaciones de Avería Gruesa hechas es con seguridad mayor que las 823 citadas. No me es posible ser más exacto acerca del número total de liquidaciones. Es más difícil ser aproximadamente correcto respecto de las cifras al ser prorrateadas como avería gruesa sobre los valores contribuyentes. En el Seminario en septiembre del año pasado utilicé las cifras de mi propia Oficina, una muy pequeña en comparación con las firmas de Liquidadores en Londres y otras partes. En mi Oficina, la suma calificada como de naturaleza de avería gruesa durante el período indicado de tres años fue aproximadamente 2 millones de dólares. Si tomamos estos 2 millones de dólares, basados en el número de casos en mi Oficina, y los aplicados a los 823 casos que le fueron notificados a LLOYD'S (un método aproximado pero aún probablemente el mejor existente), una suma bonificada en Avería Gruesa en el mismo período sería de más o menos 75 millones de dólares, sobre los cuales la contribución de la carga sería de 23 millones de dólares. No le demos mayor importancia a las cifras indicadas. Puede haber errores de computación, los métodos utilizados son algo rudimentarios.

Admito ese punto Sin embargo debo asegurar que hoy en día la Avería Gruesa constituye un importante, útil y usado método de distribución de riesgos.

### ***Cuándo debe utilizarse la Avería Gruesa y cuándo no Deber del Liquidador***

Significa esto que, con respecto a Avería Gruesa, estamos viviendo en el mejor de los mundos y que todo está en orden La contestación es un categórico: NO. Es el deber del Liquidador aconsejar a aquellos que requieran un consejo, si en un caso particular vale la pena recurrir al método de distribución de riesgos denominado Avería Gruesa. Son los montos estimados como bonificables en Avería Gruesa suficientemente importantes como para poner en funcionamiento la maquinaria? Es, visto desde el punto de vista del transportador, el valor de la carga de esa importancia, comparada con el valor del buque, tal que la contribución que él finalmente cobrará de la carga, vale la pena y merece la irritación que pueda causar a sus clientes, los propietarios de la carga que utilizan los servicios de sus buques?

El Liquidador deberá aplicar sus mayores esfuerzos para dar su punto de vista balanceado, si es consultado sobre el particular. La decisión final radica en otra parte, pero salvo que dé un consejo desinteresado, su reputación sufrirá. La dificultad hoy por hoy, no es obtener un buen consejo acerca de si en un caso en particular vale la pena o no declarar Avería Gruesa. Si se decide confeccionar un ajuste de Avería Gruesa, la dificultad puede muy bien empezar cuando llegue el momento de cobrar las contribuciones que la carga deba pagar con respecto a la Avería Gruesa declarada.

### ***Objeciones al Pago de Contribuciones en Avería Gruesa***

La Regla D de las Reglas de York/ Amberes, dice: “Los derechos a obtener la contribución en avería gruesa no serán efectuados 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. Por eso, el ajuste de Avería Gruesa puede ser correcto en cada uno de sus detalles y el Armador, sin embargo, no poder cobrar la contribución fijada en la liquidación como debida por la carga. No porque se prescindió de dar seguridad adecuada a la carga cuando el buque y carga se separaron. Sino porque la carga puede objetar pagar el monto señalado, alegando que el buque no estaba en buen estado de navegabilidad.

### ***Mal estado de navegabilidad***

Desconozco con qué frecuencia se invoca este tipo de objeción, ni de dónde tales objeciones son más frecuentes. Mi propia, necesariamente limitada experiencia en este campo de acción, me permite opinar que las objeciones acerca del mal estado de navegabilidad son hechas de vez en cuando; no diría muy a menudo, ni diré que en casos raros, Es el motivo de objeciones que forzosamente tiene que aparecer. Aun, apoyándome sobre mi experiencia limitada, creo que es correcto opinar que tales objeciones provienen más a menudo de carga asegurada en los EE.UU. de Norteamérica, que de otros países del mundo. Positivamente, probar que el buque, que tenía toda su documentación de clasificación en orden, y contaba con una tripulación adecuada y competente, estaba en buenas condiciones de navegabilidad al comienzo del viaje puede ser difícil contra un propietario de carga testarudo que se rehúsa pagar. Valerse de una acción judicial para obtener la contribución es costoso y los intereses de la carga tienen sobrado conocimiento de esto. ¿Cómo terminan tales disputas? Si todos los esfuerzos para cobrar la contribución de la carga resultan inútiles, el Armador recurrirá a su Club de P. and I. y obtendrá de su asegurador P. and I. las contribuciones faltantes. Las objeciones invocando mal estado de navegabilidad, si en la práctica se tornan demasiado frecuentes, van a inquietar el sistema de distribución de riesgos por el que la Avería Gruesa fue creada para lograrlo.

### ***La Avería Gruesa en el mañana***

Con esto dejo los problemas de avería gruesa de hoy en día y me enfrento con los problemas de la Avería Gruesa en el día de mañana. ¿Serán distintos de aquéllos de hoy? Bien podrían serlo. Todo depende del resultado de la Conferencia Diplomática que se realizó en Hamburgo en marzo de 1978. Esto suena dramático. ¡Lo es! Déjenme explicar lo que tengo en mente.

### ***Las Reglas de La Haya. Su aplicación***

Ustedes sabrán que hoy tenemos la Convención de Bruselas de 1924 sobre Conocimientos de Embarque. Sé que en la América del Sur, solamente la ARGENTINA, PARAGUAY y PERU han ratificado esa Convención. Tenemos además el Protocolo de esa Convención, las Reglas de VISBY de 1968, que entraron en vigor en junio de este año. La Convención de 1924, en la práctica conocida como Reglas de La Haya, es aplicada además con respecto a situaciones comerciales con estados no-contratantes, porque los Conocimientos de Embarque y, a veces, los contratos de Fletamento, contienen una cláusula principal (paramount) que hacen que las Reglas de La Haya, o su equivalente en Ley Nacional, sean de aplicación a pesar de que las Reglas de La Haya no son una regla obligatoria,

### ***Esquema del Sistema de Responsabilidad de las Reglas de La Haya***

Ustedes estarán, estoy seguro, en conocimiento del sistema de responsabilidad de las Reglas de La Haya. El transportista debe ejercer debida diligencia para proveer un buque en buen estado de navegabilidad al comienzo del viaje. Si así lo ha hecho puede hacer frente a reclamos de la carga por pérdida o daño, invocando las excepciones enumeradas en el Art. 4, pár. Nº 2. Entre las excepciones a su disposición, están: "Acto, negligencia o incumplimiento del Capitán, marineros, pilotos o los dependientes del transportista, en la navegación o en la administración del buque (4:2º-1) Esto le permite, además, reclamar contribución de la carga con respecto a la Avería Gruesa, pues la carga no puede invocar objeción con excepción del mal estado de navegabilidad; esta objeción ya ha sido analizada.

***Esquema del Sistema de Responsabilidad del Proyecto de Convención sobre Transporte de Mercaderías por Mar***

En marzo de 1978, en Hamburgo, una Conferencia Diplomática examinará un proyecto de Convención sobre transporte de mercaderías por mar. Ha sido preparado por UNCITRAL, a pedido de UNCTAD. Si ese proyecto es aceptado en su redacción actual, producirá un cambio substancial en el actual sistema de distribución de riesgos. El proyecto de Convención establece en el Art. 5:1 que el transportista será responsable por pérdida en daño a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes tomaron todas las medidas necesarias que razonablemente pueden requerirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

***El Compromiso del Comité Marítimo Internacional***

Aquellos de ustedes que estaban presentes en Río de Janeiro o han leído los comentarios del CMI, saben que el CMI no está a favor del principio establecido en dicha norma. El CMI ha adelantado una solución de compromiso, es decir, de retener la excepción de falta náutica e incendio pero testar los vocablos "administración del buque"; una expresión ambigua de difícil aplicación. Ahora, ¿cuáles serán las repercusiones del proyecto de Convención en su estado actual, si se adopta por la Conferencia Diplomática? Otros expertos, mejor calificados que yo, les explicarán a ustedes las objeciones que pueden oponerse contra las nuevas normas propuestas.

## ***Objeciones frente al Proyecto de Convención***

Serían algo así:

A) Ustedes cuentan hoy con un sistema con que el mundo ha aprendido a vivir, cuyo funcionamiento es bien conocido a través de una larga práctica judicial. ¿Por qué turbar ese sistema mediante deslizar un riesgo asegurable de un grupo de aseguradores (seguros de carga) a otro grupo de aseguradores (seguro de Protection and Indemnity)

B) La cantidad de acciones de regreso de los seguros de carga contra el transportista aumentarán; frecuentemente un tipo costoso de acción.

C) Proteger la carga mediante el seguro de responsabilidad (el seguro de P. and I. del transportista) es más costoso que efectuarlo mediante seguro de carga.

D) La protección que obtendrá la carga por el aumento de responsabilidad del transportista bajo la proyectada nueva norma depende del tope de limitación que será introducido en una nueva Convención. Las objeciones políticas serían las que siguen.

E) El proyecto de Convención no ayudaría a- los países en desarrollo para expandir un comercio de seguros de carga propio; al contrario lo contrarrestará.

F) Es de poca ayuda a los países en desarrollo el forzarlos a recurrir a los Clubes de P. and I. del transportista para recuperar las pérdidas. Los Clubes, mayormente, están radicados en Londres, no así los Aseguradores de carga, que están a la vuelta de la esquina.

G) No puede ser ventajoso & los países en desarrollo o a los consumidores en cualquier parte el provocar dos tipos de seguro para el mismo riesgo, que parcialmente se superponen.

El Proyecto de Convención. Sus Repercusiones sobre la Avería Gruesa Ustedes habrán oído estas objeciones y además, otras. Juzgarán por su cuenta sobre sus méritos... He venido aquí para disertar sobre el tema de la Avería Gruesa, hoy en día y mañana. Que el proyecto de Convención, si se adopta en su estado actual tendrá repercusiones sobre la Avería Gruesa, es obvio. Dos ex Presidentes de la Association International des Dispatcheurs Européens, la A.I.D.E., Mr. H. Voet de Amberes, y yo mismo, presentamos un informe a la Conferencia de Liquidadores en mayo de este año. Este

informe, una copia del cual les he anticipado, explica la situación en detalle y las repercusiones del proyecto sobre la Avería Gruesa.

### ***Objeciones respecto de Pagos de Contribución a la Avería Gruesa***

Démosle una mirada. Un buque con carga a bordo queda varado y necesita servicios de salvamento para su reflotamiento, o ha chocado con otro. Buque sufre daños y debe entrar a un puerto de refugio. Dos casos típicos donde la remuneración de salvamento y los gastos en el puerto de refugio son de la naturaleza de Avería Gruesa.

Cuando se pide el pago de la contribución, la carga invocará el texto que les comenté y dirá:

“No señor, no pagaré”. “Usted, sus empleados y Agentes no tomaron todas las medidas que razonablemente pudieron haber sido requeridas para evitar el varamiento, para evitar el choque”.

El transportista dirá: “Yo y ellos las tomamos”, y la carga replicará: “Pruébenlo”. ¿Quién ganaría, esa disputa si se presentara a la Justicia, quién cree usted? Como abogado, ¿qué parte preferiría representar? Mi conjetura es que la carga ganará, pues para probar positivamente que usted, en efecto, tomó todas las medidas que razonablemente podrían haber sido requeridas para evitar el accidente, es un compromiso muy difícil. Como se puntualizó en el informe presentado en Varsovia, el transportista que no logra cobrar la contribución de la carga hacia la Avería Gruesa, recurrirá a su asegurador de P. & I. para obtener la contribución que la carga se rehúsa a pagar.

### ***Incendio y Avería Gruesa***

El proyecto de la Convención trata del daño causado por incendio en una forma distinta de lo que recientemente he descrito. De acuerdo al Art. 5:4 el propietario de la carga recuperará su pérdida del transportista causada por incendio, solamente si puede probar “que el incendio ocurrió debido a falta o negligencia de parte del transportista, sus empleados o agente”. Ustedes se darán cuenta que le será difícil a la carga, probar esto en la mayoría de los casos.

### ***Dos tipos de Avería Gruesa***

Por lo tanto, si el proyecto de Convención se adopta en su estado actual, tendremos dos tipos de avería gruesa. Aquellas donde hay una remuneración de salvamento o una arribada a un puerto de refugio; allí los interesados en la carga presentarán las objeciones de que no todas las medidas que razonablemente pudieron haber sido adoptadas para evitar el hecho que originó la Avería Gruesa fueron tomadas; el otro tipo de Avería Gruesa, y incendio y daños debidos a la operación de su extinción; en esos casos generalmente será imposible que la carga pueda probar que el incendio acaeció debido a falta o negligencia de parte del transportista, sus empleados o agentes. Las contribuciones serán pagadas por la carga.

### ***Perspectiva de Proyecto de Convención***

Si el proyecto de Convención será adoptado en su estado actual, no lo sé. Si el ramo de olivo ofrecido por el CMI será aceptado a manera de transacción, no lo sé. Qué medidas tenemos para influenciar a nuestros gobiernos y a otros, lo ignoro.

### ***Efecto práctica sobre la Avería Gruesa***

Lo que sí sé, es la repercusión del Proyecto de Convención en su estado actual sobre la Avería Gruesa.

Qué razón habrá para el transportista, al final de cuentas, de recurrir al largo método de distribución de riesgos de Avería Gruesa, si en definitiva vendrá a no obtener las contribuciones de la carga, con excepción de operaciones de extinción, donde, de paso, la carga bien podría ser el acreedor en Avería Gruesa.

Luego de algunas experiencias negativas, el transportista irá directamente a los aseguradores de P. and I. para obtener lo que debió haber sido pagado por la carga.

No me sorprendería, como se dijo en el informe VOET- PINEU8, si al final de cuentas un arreglo que todo lo abarque no será hecho entre los aseguradores de Cascos y aseguradores de P. and I. mediante el cual, sin mayor esfuerzo, repartirán entre ellos lo que hasta ahora fue Avería Gruesa, en una proporción de digamos 70:30.

### ***¿Desaparecerá la Avería Gruesa?***

Esto significa que, excepto en los casos de incendio, para todos los casos prácticos, la Avería Gruesa habría quedado extinguida.

### ***¿Desea el mundo comercial que desaparezca la Avería Gruesa?***

Ningún deseo de prescindir de la Avería Gruesa fue expresado durante las discusiones que resultaron de la versión revisada de las Reglas de York/Amberes 1974.

Simplificación sí, abolición, no" -fueron los puntos de vista expuestos. Los 823 casos de ajustes de Avería Gruesa notificados LLOYD'S de que hice mención, demuestran que a la fecha de hoy la Avería Gruesa es aún mantenida como un método útil y práctico para la distribución de riesgos.

Es obvio para ustedes y para mi que si el mundo comercial quiere prescindir de Avería Gruesa, lo deberá hacer. Deberá tal cosa ser efectuada luego de un estudio meditado; no sepultándolo por escrito y provocando que su funcionamiento sea inoperante sino creando una disposición expresa en otra Convención Si se considera la "echazón" de la Avería Gruesa por el mundo comercial, deberá hacerse "intencional y razonablemente" para utilizar los vocablos de la definición en la Regla A. Pero no debe permitirse que ocurra por flojedad de pensamiento o ignorancia de los hechos trascendentes.