



한진보스톤
HANJIN BOSTON
MAJURO

TRANSPORTE

Por : Daniel Rincón Valencia

NOVEDADES EN LA AVERÍA GRUESA DENTRO DE LAS REGLAS DE YORK AMBERES 2.016 (GENERAL AVERAGE IN YORK ANTWERP RULES YAR 2.016)

A partir del seis (06) de mayo del año dos mil dieciséis (2.016), salió en circulación una nueva versión de las conocidas Reglas de York Amberes (YAR YORK ANTWERP RULES, en inglés), aprobada en la misma fecha en la 42ª asamblea del Comité Marítimo Internacional (CMI Comité Maritime International) realizada en la ciudad de Nueva York del tres (03) al seis (06) de mayo del mismo año.

No sobra ilustrar al lector sobre dos cosas importantes antes de entrar en materia, la primera consistente en que dicho Comité Marítimo Internacional es una organización internacional no gubernamental sin ánimo de lucro, existente desde el año 1.897 y que tiene como objetivo, dedicarse de forma exclusiva a contribuir de cualquier forma y actividad posible, en la unificación del Derecho Marítimo en todos sus aspectos y de aquellas prácticas comerciales relacionadas con ella y para ello, entre otras maneras, coopera con otras organizaciones marítimas internacionales como la OMI y además promueve el establecimiento de asociaciones nacionales de Derecho Marítimo dentro de los distintos países; y segundo, que las reglas de York Amberes no son una convención internacional con vigencia forzosa ni tampoco tienen fuerza de ley que vincule de forma obligatoria a las partes de un contrato de fletamento o de un conocimiento de embarque, sino que solo son un cuerpo normativo consuetudinario que consagra principios (Letras A – G) y reglas (Numerales I a XXIII) que sirven como referencia sobre la materia de la Avería Gruesa y que solamente tienen vigencia y efectos jurídicos vinculantes entre las partes que intervienen en una aventura marítima cuando son incorporados de forma expresa, libre y consensuada en alguno de los anteriores contratos o en cualquier otro documento proveniente de esas mismas partes.

Imagen Izquierda: A la espera del impacto del siniestro del buque Maersk Honam en el seguro. **Tomado de:** <http://www.todoriesgo.com.ar/>

Y por otro lado, hay que recordar que el tema regulado es el de la Avería Gruesa (General Average), que de acuerdo a la regla A, lo define

«Cuando se incurre, intencionada y razonablemente para la seguridad común del buque, su dotación, pasajeros y cargamento, en algún sacrificio o gasto extraordinario, con el fin de preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura marítima común»

Esta nueva revisión, que como ya indicamos corresponde al año dos mil dieciséis (2.016), presenta algunas modificaciones a las anteriores ediciones de las RYA 1.994 y 2.004, las cuales explicaremos sucintamente a continuación:

- Como novedad, de acuerdo a la Regla VI de las YAR 2016, la Liquidación de la Remuneración por Salvamento entra en la Avería Gruesa, cumpliendo los presupuestos de los literales a), b), c) y d) de la misma regla. Al contrario que en las YAR 2004, que en regla VI dispone que el salvamento no será admisible en la avería gruesa salvo en el caso exceptuado en la misma regla.

- Aunque se ha mantenido en términos generales la redacción de la Regla XI sobre Salarios y Manutención de la tripulación en puertos de refugio, Gastos en Puerto y Costo de las medidas incurridas para prevenir o minimizar la Contaminación al Medio Ambiente Marino (Regla XI), se han clarificado ciertos aspectos en relación con las provisiones y suministros en los puntos i) y ii) del literal b) de la Regla XI y se definen lo que debe entenderse como Gastos de Puerto en el punto II del literal C de la misma regla.

- Valores contribuyentes (Regla XVII). La nueva regla contenida al final del punto ii) del literal A) de la Regla XVII de las YAR 2016 le permite al liquidador excluir la carga de la contribución si considera que su inclusión

provoca una desproporción en relación con su eventual contribución, además se hacen unas exigencias que debe presentar la factura comercial lo cual debe ser verificado por el ajustador (Punto i) del literal a) de la Regla XVII), se complementa que cuando un cargamento es vendido en el curso del viaje contribuirá a la avería gruesa por el producto neto de la venta, adicionado con cualquier otra cantidad permitida en avería gruesa (Literal d) Regla XVII) y se agrega que cuando el pago de los servicios de salvataje no han sido admisibles como Avería Gruesa en razón del literal b) de la Regla VI las deducciones respecto del pago de esos servicios de salvataje se limitarán a la cantidad pagada a los salvadores incluyendo el interés y el costo de esos salvadores (Última oración del literal b) de la Regla XVII).

- Adelanto de fondos e intereses (Reglas XX y XXI). Se ha eliminado tanto la comisión del 2% sobre el importe de los desembolsos de la avería gruesa recogida en las YAR 1994 y como la facultad que tenía el Comité Marítimo Internacional para decidir cada año el tipo de interés aplicable y su posterior utilización para calcular el importe del interés durante el año siguiente, ahora, de conformi-

dad con la nueva redacción del literal b) de la Regla XXI, se permite pactar un interés de la siguiente forma: “La tarifa para calcular el interés acumulado durante cada año calendario debe ser de 12 meses ICE LIBOR para la moneda en que el Ajuste de Avería Gruesa es preparado, como es anunciado en el primer día bancario de ese año calendario, incrementado en cuatro puntos porcentuales (+4%); pero si éste ajuste es elaborado en una moneda para la cual no es anunciada una tasa ICE LABOR, entonces la tarifa debe ser de una tasa igual a la tarifa ICE LABOR dólares americanos para doce (12) meses e incrementado en cuatro puntos porcentuales (+4%).”²¹

En general, efectuada la debida lectura y juicioso estudio, las YAR versión 2016 tienen en cuenta las súplicas del gremio armador y naviero (Que ante las incertidumbres e inquietudes sobrevinientes con la adopción de las YAR versión 2004 y no solucionadas, prefirieron seguir dándole vigencia y aplicación práctica a las YAR versión 1994) y se han discutido bajo un profundo escrutinio y aprobado con el consenso del sector marítimo internacional en sentido amplio, en que participaron bajo el liderazgo y moderación del Grupo de Trabajo del CMI, los liqui-

Imagen: El ranquin de los barcos que más contenedores han perdido en un solo accidente lo encabeza el MV Rena, que en 2011, frente a las costas de Nueva Zelanda, llegó a arrojar al mar 900 contenedores. Creando una situación de alerta en una zona de navegación muy concurrida. **Tomada de:** <http://www.navegar.com/securite-contenedor-la-deriva/>





Imagen: 120 millones de contenedores transitan todos los años por los mares del planeta y una parte nada despreciable acaban en el mar tras fuertes temporales o accidentes de navegación. **Tomado de:** <http://www.fondear.org/infonautic/Barco/>

dadadores de averías, la Cámara Naviera Internacional, del Grupo Internacional de Clubes de P&I, BIMCO y IUMI, las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo, entre otros; por lo que se espera sean acogidas de forma extendida en los contratos de transporte marítimo actualmente en uso.

Además, como beneficio extra, el Grupo de Trabajo del CMI, ha elaborado unas directrices sobre la Avería Gruesa que no forman parte de las YAR 2016, no tienen fuerza vinculante para las partes involucradas y no pretenden modificar sus propias reglas, sino que proporcionan información precisa y pertinente sobre la mejor forma proceder de cara a la liquidación de la Avería Gruesa y además se busca que éstas directrices tengan una gran relación práctica con el hecho regulado, por lo que serán objeto de actualización periódica por parte del CMI.

Por otro lado, los textos de la YAR 2016 como el de las directrices pueden consultarse en los enlaces descritos en la bibliografía de éste artículo, dejando la observación que están en idioma inglés y en francés las versiones anteriores, sin que aún se pueda conseguir una edición digital en español. Y para terminar, se pone de presente que ante las novedades descritas anteriormente, se hace obligatorio para las empresas colombianas que realizan operaciones de comercio exterior, tanto para la lectura de los conocimientos de embarque y de los contratos de fletamento que ya hayan firmado (o de manera previa antes de firmar) como para aquellos que vayan a redactar o firmar hacia el futuro, tener mucho cuidado, estudiar detenidamente y saber exactamente ante qué versión de las YAR nos encontramos o queremos aplicar, si las de 1994, 2004 y 2016, con el fin de evitar sorpresas inesperadas, li-

tigios futuros y así las partes contractuales tengan claro, desde un principio, el alcance exacto de sus obligaciones, el contenido preciso de sus derechos y las consecuencias concretas de sus compromisos asumidos, ya que vimos de forma muy sucinta, cada versión de los YAR son diferentes de cada una en muchas particularidades.

Citas y Referencias bibliográficas:

¹ Traducción libre del inglés original: “b) The rate for calculating interest accruing during each calendar year shall be the 12- month ICE LIBOR for the currency in which the adjustment is prepared, as announced on the first banking day of that calendar year, increased by four percentage points. If the adjustment is prepared in a currency for which no ICE LIBOR is announced, the rate shall be the 12-month US Dollar ICE LIBOR, increased by four percentage points.”

- <http://comitemaritime.org/Uploads/Newsletters/CMI%20News%202016-1-2.pdf>
- <http://www.comitemaritime.org/York-Antwerp-Rules-and-General-Average-Interest-Rates/0,2754,15432,00.html>
- <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20Product/York-Antwerp%20Rules%202016%20with%20Rule%20XVII%20correction.pdf>
- http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/posddlegd3_es.pdf
- http://static.igpandi.org/igpi_website/media/article_attachments/York-Antwerp_rules_adopted_by_the_CMI.pdf
- <https://www.ctplc.com/media/409139/York-Antwerp-Rules-2016-Tabular-Format-Final-Clean-.pdf>

Datos del Autor:

Abogado Marítimo Email; oceanida_maritima@yahoo.com