



¿Ser o no ser? Avería Gruesa...

En un contexto en donde las condiciones naturales podrían justificar una eventual declaración de Avería Gruesa, las partes afectadas por tal declaración deberían emplear una mayor rigurosidad a la hora de evaluar la documentación correspondiente a fin de determinar la validez de tal declaración.

Durante este último año el río Paraná y toda la hidrovía de la que es parte ha experimentando la mayor bajante registrada de los últimos 50 años. Esto, por supuesto, está afectando la normal circulación de embarcaciones en un punto neurálgico del transporte marítimo de América del Sur y del mundo.

Esta situación afecta diariamente a muchas empresas (exportadores de materias primas, commodities, agentes, y armadores) que se enfrentan a posibles varaduras, daños de cascos y a las cargas, e inclusive demoras con los sucesivos perjuicios económicos que ello acarrea.

¿Qué se puede hacer frente a esto? ¿Es solo un factor natural o también la incapacidad de muchos de transitar la hidrovía de forma correcta y planificada? El tema es mucho más complejo de lo que parece, por eso es de vital importancia tomar decisiones acertadas en el momento justo.

En el próximo caso de éxito van a poder observar una alternativa viable frente a situaciones de este tipo.



Tipo de cliente y carga

Importante exportador de alimentos a granel. Carga de 31,079 TM de semillas de maíz. Valor total de la carga de 10 millones de dólares.



El incidente

El buque que transportaba la mercadería antedicha se varó a la altura de la ciudad de Ramallo en un lugar conocido como 'Paso Las Hermanas'. El armador declaró la Avería Gruesa, y designó una compañía de salvamento que luego de 3 días de esfuerzos (y de haber empleado 3 remolcadores) logró reflotar la nave. La misma tuvo que ser enviada a un puerto de refugio para inspección y recertificación.

Manejo de reclamos y resultado final

La estrategia que empleamos fue intentar recabar toda la documentación necesaria para definir algunas variables esenciales de la travesía, a saber: a) Plan de Viaje; b) Velocidad de Maniobra (durante el paso por el Rio Paraná); c) Calados disponibles al zarpe del puerto de origen; d) Condición / operación de la Maquina (motores) y Timón; e) Comunicaciones con la agencia y la autoridad costera (Prefectura).

Por su parte el armador estaba solicitando la emisión de una garantía de avería gruesa por el valor total de la carga. Esto fue rechazado de plano, indicando que la avería gruesa no estaba justificada y que tampoco estaba justificada la emisión de una garantía en los montos pedidos. Esta discusión motivó una negociación mediante la cual el armador aceptó ajustar el monto de la garantía a los gastos reales devengados. Esta fue la primera victoria para nuestro cliente: Logramos reducir el monto de la garantía de 10MM a 500K.

La segunda discusión versó sobre la validez de la avería gruesa. Como no existía elementos que nos permitieran saber a ciencia cierta si la varadura era consecuencia de una falta de planificación del armador o de su propia negligencia, planteamos la necesidad de que el armador y su seguro colocaran una 'contragarantía' equivalente al valor de la garantía que nos estaban pidiendo más un 30% para costos y gastos. Esta situación generó cierta incomodidad en el armador que temía que le arrestásemos el buque en el puerto de descarga (si no colocaban la garantía pedida).

A raíz de esta situación, el armador instruyó a sus abogados a intentar un 'early settlement' con un descuento considerable del valor de la contribución esperada que fue aceptado por nuestro cliente, que así se evitó incurrir en reservas y gastos innecesarios con relación al incidente y la Avería Gruesa. Resulta fundamental la designación temprana y el estudio detallado de cada situación en particular antes de tomar decisiones que puedan alterar el curso de las negociaciones.

Si tiene algún problema con su carga, no dude en contactarnos:

- [Global & USA](#)
- [UK & Africa](#)
- [LatAm](#)
- [Europa](#)
- [Asia Pacífico y Medio Oriente](#)