

§ 39. REGLAS DE YORK Y AMBERES SOBRE LIQUIDACIÓN DE LA AVERÍA GRUESA, 1994. HAMBURGO, 6 DE ABRIL DE 1974 (REVISIÓN DE 1990 Y SIDNEY DE 1994)*

Regla de interpretación. En la liquidación de avería gruesa, las siguientes Reglas precedidas de letras y números se aplicarán con exclusión de cualquier Ley y práctica incompatibles con ellas.

Excepto en lo previsto en las reglas numeradas, la avería gruesa será liquidada de acuerdo con las reglas alfabetizadas.

Regla predominante. En ningún caso se admitirá sacrificio o gasto alguno a menos que haya sido realizado o contraído razonablemente.

Regla A. Existe un acto de avería gruesa cuando, y solamente cuando, se ha hecho o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura marítima común.

Los sacrificios y gastos de avería gruesa serán soportados por los diversos intereses contribuyentes, sobre las bases establecidas a continuación.

Regla B. Existe una aventura marítima común cuando uno o más buques remolcan o empujan a otro u otros buques, siempre que se realice tal operación como actividad comercial y no como salvamento.

Estas Reglas se aplicarán cuando se adopten medidas para preservar los buques y, en su caso, a sus cargamentos de un peligro común.

Un buque no se considerará que está en peligro común con otro buque o buques si pudiera quedar a salvo mediante la simple separación entre ellos; pero la aventura marítima común continuará si la separación misma fuera un acto de avería gruesa.

* Las Reglas de York y Amberes, 1994, que se reproducen, constituyen la versión española, realizada por la Asociación Española de Liquidadores de Averías, del texto original inglés, que fue aprobado por la Asamblea del Comité Marítimo Internacional, con ocasión de la XXXV Conferencia Internacional del CMI, celebrada en Sidney (Australia), los días 2 al 7 de octubre de 1994. El texto base fue adoptado

Regla C. Solamente serán admitidos en avería gruesa aquellos daños, pérdidas o gastos que sean consecuencia directa del acto de avería gruesa.

En ningún caso se admitirán en avería gruesa las pérdidas, daños o gastos contraídos respecto de daños medioambientales o que sean consecuencia de la fuga o liberación de sustancias contaminantes procedentes de los bienes comprometidos en la aventura marítima común.

No se admitirán en avería gruesa las sobrees-tadías, pérdidas comerciales ni cualesquiera pérdidas, daños o gastos producidos por retraso bien durante la travesía marítima o posteriormente, ni pérdida indirecta alguna.

Regla D. Cuando el acontecimiento que motivó el sacrificio o gasto haya sido consecuencia de una falta cometida por una de las partes comprometidas en la aventura, subsistirá la obligación de contribuir, pero ello sin perjuicio de las acciones o medios de defensa que puedan afectar a dicha parte por tal falta.

Regla E. La carga de la prueba de que una pérdida o gasto deba ser admitida en avería gruesa, corresponde a la parte que reclama dicha admisión.

Quienes reclamen en avería gruesa deberán comunicar por escrito al liquidador de averías la pérdida o gasto por el que reclaman contribución, dentro de los doce meses siguientes a la fecha de terminación de la aventura marítima común.

A falta de tal comunicación, o si dentro del plazo de doce meses desde que le sea solicitada, alguna de las partes dejase de aportar la prueba de su reclamación, o los datos sobre el valor del interés contribuyente, el liquidador de averías quedará en libertad para calcular la cuantía de la

en 1954, posteriormente se modificó parcialmente en Hamburgo, el 6 de abril de 1974, y la última modificación parcial se aprobó en Sidney en 1994. Quede bien entendido que no se trata de un convenio internacional ni por consiguiente, tampoco de una ley. Su valor es puramente convencional: normas sancionadas por el uso internacional que se incorporan a los contratos-tipo.

bonificación o del valor contribuyente de acuerdo con la información de que disponga, cálculo que podrá ser impugnado únicamente por razón de su manifiesta incorrección.

Regla F. Cualquier gasto añadido realizado en sustitución de otro que hubiera sido admisible en avería gruesa, será considerado como avería gruesa y así calificado sin tener en cuenta la economía para otros intereses, si la hubiera, pero solamente hasta el importe del gasto de avería gruesa evitado.

Regla G. La liquidación de avería gruesa se establecerá, tanto con respecto a la pérdida, como para la contribución sobre la base de los valores en momento y lugar en que termina la aventura.

Esta Regla no afecta a la determinación del lugar en que deba practicarse la liquidación de la avería gruesa.

Cuando un buque estuviera en un puerto o lugar en circunstancias que podrían dar derecho a una bonificación en avería gruesa, de acuerdo con las Reglas X y XI, y el cargamento o parte del mismo se reexpidiera a su destino por otros medios, los derechos y responsabilidades en avería gruesa —siempre que sean comunicados a los interesados en el cargamento si ello fuera posible— se mantendrán en lo posible como si en lugar de tal reexpedición, la aventura hubiera continuado en el buque originario por todo el tiempo previsto en el contrato de fletamento y la ley aplicable.

La proporción correspondiente al cargamento en virtud de la aplicación de las bonificaciones hechas en avería gruesa del tercer párrafo de esta regla, no excederá del gasto en que hubieran incurrido los propietarios del cargamento de haberlo reexpedido a su costa.

Regla I. *Echazón de cargamento.*—Ninguna echazón de cargamento será admitida como avería gruesa a menos que tal cargamento se transporte de acuerdo con los usos reconocidos del comercio.

Regla II. *Daño por echazón y sacrificio para la seguridad común.*—El daño causado a los bienes comprometidos en la aventura marítima común, por, o a consecuencia de un sacrificio realizado para la seguridad común y por el agua que penetre por las escotillas abiertas, o por cualquier otra abertura practicada con el objeto de efectuar una echazón para la seguridad común, será admitido en avería gruesa.

Regla III. *Extinción de fuego a bordo.*—El daño causado a un buque y a su cargamento, o a

cualquiera de ellos, por agua o de otro modo, incluso el que se produzca al varar o hundir el buque, para extinguir un fuego a bordo, será admitido en avería gruesa, sin embargo, no se efectuará abono alguno por el daño ocasionado por humo, cualquiera que fuese su causa o por el calor del fuego.

Regla IV. *Corte de restos.*—La pérdida o daño causados por cortar los restos o partes del buque que previamente hayan sido arrancados o que se hayan perdido por accidente no serán admitidos en avería gruesa.

Regla V. *Varada voluntaria.*—Cuando el buque es varado intencionalmente para la seguridad común, con independencia de si hubiese o no encallado forzosamente, la pérdida o daño a los bienes comprometidos en la aventura marítima común que de ello se derive será admitido en avería gruesa.

Regla VI. *Remuneración por salvamento.*—

a) Los gastos en que hayan incurrido las partes comprometidas en una aventura marítima común en concepto de asistencia o salvamento, tanto si media contrato de salvamento como si no, serán admitidos en avería gruesa siempre y cuando dichas operaciones hayan sido llevadas a cabo con la finalidad de preservar de un peligro los bienes comprometidos en la aventura.

Los gastos admitidos en avería gruesa incluirán cualesquiera remuneraciones en concepto de asistencia o salvamento en las que se haya tenido en cuenta la destreza y los esfuerzos de los salvadores para evitar o aminorar los daños al medio ambiente tal como quedan enunciados en el artículo 13, párrafo 1.b), del Convenio Internacional de Salvamento de 1989.

b) No será admitida en avería gruesa la compensación especial que haya de satisfacer al salvador un armador, en virtud del artículo 14 del mencionado Convenio, en los términos indicados en el párrafo 4 del mismo o de cualquier otra disposición aplicable de alcance similar.

Regla VII. *Daños causados a las máquinas y calderas.*—El daño que se cause a toda máquina y caldera de un buque que se encuentre encallado y en situación de peligro, con el fin de reflotarlo, se admitirá en avería gruesa, siempre que se demuestre que proviene de un acto realmente intencionado de reflotar el buque para la seguridad común, a riesgo de tal daño; pero cuando el buque está a flote ninguna pérdida o daño causado por el funcionamiento de los elementos de propulsión y calderas será admitido en avería gruesa, bajo ningún concepto.

Regla VIII. Gastos de alijo de un buque embarrancado y daños consiguientes.—Cuando un buque está embarrancado y se proceda a la descarga del cargamento, provisiones y combustibles del mismo, o de cualquiera de ellos, en circunstancias tales que esa medida constituya un acto de avería gruesa, los gastos extra de alijo, alquiler de gabarras y reembarque (si se realizan), y cualquier pérdida o daño a los bienes comprometidos en la aventura marítima común a consecuencia de ello, serán admitidos en avería gruesa.

Regla IX. Efectos y provisiones del buque quemados como combustible.—El cargamento, los efectos y las provisiones del buque, o cualquiera de ellos, que en caso de peligro hubiera sido necesario consumir como combustible para la seguridad común, serán admitidos en avería gruesa, pero cuando tal admisión se haga por el importe de los efectos y las provisiones del buque, la masa de avería gruesa será acreditada con el importe estimado del combustible que el buque hubiera consumido para proseguir el viaje previsto.

Regla X. Gastos en puerto de refugio, etc.—*a)* Cuando un buque haya entrado en un puerto o lugar de refugio o haya vuelto a su puerto o lugar de carga a causa del accidente, sacrificio u otras circunstancias extraordinarias que exijan esta determinación para la seguridad común, los gastos de entrada en tal puerto o lugar serán admitidos como avería gruesa; y cuando el buque vuelva a salir nuevamente, con todo, o parte del cargamento primitivo, los gastos correspondientes de salida de tal puerto o lugar, que sean consecuencia de la entrada o retorna, serán asimismo admitidos en avería gruesa.

Cuando un buque se encuentre en puerto o lugar de refugio y haya de ser trasladado necesariamente a otro puerto o lugar porque las reparaciones no pueden efectuarse en el primer puerto o lugar como si se tratara de un puerto o lugar de refugio y los gastos de tal traslado, incluyendo las reparaciones provisionales y el remolque, se admitirán en avería gruesa.

Las estipulaciones de la Regla XI se aplicarán a la prolongación del viaje producida por aquel traslado.

b) Los gastos de manipulación a bordo o descarga del cargamento, combustible o provisiones, ya sean en un puerto o lugar de carga, de escala o refugio, se admitirán en avería gruesa, cuando la manipulación o descarga fuesen necesarias o para la seguridad común o para permitir reparar las averías causadas al buque por sacri-

ficio o accidente, si tales reparaciones fueran necesarias para proseguir el viaje con seguridad, excepto en aquellos casos en que la avería del buque se descubra en un puerto o lugar de carga o de escala sin que haya ocurrido ningún accidente o circunstancia extraordinaria durante el viaje en relación con tal avería.

Los gastos de manipulación del cargamento a bordo o la descarga del cargamento, combustible o provisiones no se admitirán en avería gruesa cuando se haya incurrido en ellos únicamente con el fin de reestibarlos a consecuencia de cualquier alteración en la estiba sobrevenida durante el viaje, a menos que tal medida sea necesaria para la seguridad común.

c) Siempre que los gastos de manipulación o descarga del cargamento, combustible y provisiones se admitan en avería gruesa, los gastos de almacenaje, incluyendo los de seguro contraídos razonablemente, el reembarque y la estiba de dicho cargamento, combustible o provisiones serán igualmente admitidos en avería gruesa. Las estipulaciones de la Regla XI se aplicarán al período extraordinario de paralización ocasionado por las operaciones de reembarque y reestiba.

Pero si el buque es condenado o no prosigue su viaje original, los gastos de almacenaje serán admitidos en avería gruesa solamente hasta la fecha de la condena del buque o la del abandono del viaje, o hasta la fecha de la terminación de la descarga si la declaración de la condena o abandono del viaje se produce antes de dicha fecha.

Regla XI. Salarios y manutención de la tripulación y otros gastos ocasionados para ganar puerto de refugio y en este puerto, etc.—*a)* Los salarios y manutención devengados razonablemente por el capitán, oficiales y demás tripulantes y el combustible y aprovisionamientos consumidos durante la prolongación del viaje ocasionado por la entrada del buque en un puerto o lugar de refugio o por su retorno al puerto o lugar de carga, serán admitidos en avería gruesa, cuando los gastos de entrada en dicho puerto o lugar se admitan con el mismo carácter, de conformidad con la Regla X. *a)*

b) Cuando un buque haya entrado o sido detenido en un puerto o lugar a consecuencia de accidente, sacrificio u otras circunstancias extraordinarias que hagan esto necesario para la seguridad común o para permitir que se repare el daño causado al buque por sacrificio o accidente, si las reparaciones fuesen necesarias para proseguir el viaje con seguridad, los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulantes, abonados razonablemente durante el período ex-

traordinario de detención en tal puerto o lugar hasta que el buque esté o hubiera debido estar listo para continuar su viaje, serán admitidos en avería gruesa.

El combustible y las provisiones consumidas durante el período de paralización serán admitidos en avería gruesa, a excepción del combustible y provisiones que se hayan consumido al efectuar reparaciones no admisibles en avería gruesa.

Los gastos del puerto devengados durante el período extraordinario de paralización serán igualmente admitidos en avería gruesa excepto los gastos que se hayan devengado únicamente por razón de reparaciones no admisibles en avería gruesa.

Sin embargo, cuando las averías del buque se descubran en un puerto o lugar de carga o escala sin que ningún accidente u otra circunstancia extraordinaria en relación con estas averías se haya producido durante el viaje, entonces los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulación, así como el combustible y provisiones consumidas y los gastos de puerto devengados durante el período extra de detención con motivo de las reparaciones de las averías así descubiertas, no serán admitidos en avería gruesa, aun en el caso de que las reparaciones sean necesarias para continuar con seguridad el viaje.

Cuando el buque sea condenado o no continúe su viaje original, los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulación y el combustible y provisiones consumidas y los gastos de puerto se admitirán en avería gruesa solamente hasta la fecha en que el buque fue condenado o la del abandono del viaje o hasta la fecha de terminación de la descarga del cargamento en el caso de condena del buque o abandono del viaje antes de esa fecha.

c) A los efectos de ésta y de las demás Reglas, los salarios incluirán todos los pagos hechos al capitán, oficiales y tripulantes, o en su beneficio, tanto si tales pagos son impuestos por la ley a los armadores, como si resultan de las condiciones o cláusulas de los contratos de trabajo.

d) El coste de las medidas adoptadas para evitar o aminorar el daño al medio ambiente será admitido en avería gruesa cuando resulte de todas o alguna de las siguientes circunstancias:

i) cuando formen parte de la operación llevada a cabo para la seguridad común que, de haber sido adoptada por alguien ajeno a la aventura marítima común, le hubiera dado derecho o remuneración por salvamento.

ii) cuando sean necesarias para la entrada en o salida de cualquier puerto o lugar en las circunstancias citadas en la Regla X.a);

iii) cuando sean necesarias para que el buque permanezca en puerto o lugar en las circunstancias descritas en la Regla X.a). Pero cuando se produzca una fuga o liberación de sustancias contaminantes, el coste de las medidas adicionales requeridas para evitar o aminorar la contaminación o el daño medioambiental no será admitido en avería gruesa;

iv) cuando sean necesarias para la descarga, almacenaje o reembarque del cargamento siempre que el coste de estas operaciones fuera admisible en avería gruesa.

Regla XII. *Daños causados al cargamento en la descarga, etc.*—Las pérdidas o daños sufridos por el cargamento, el combustible o las provisiones como consecuencia de las operaciones de manipulación, descarga, almacenaje, reembarque y estiba, serán abonados en avería gruesa, tan solo cuando el coste de tales operaciones sea admitido como avería gruesa.

Regla XIII. *Deducciones del costo de las reparaciones.*—Las reparaciones que se admitan en avería gruesa no estarán sujetas a deducciones por diferencia de «nuevo a viejo» cuando el material viejo se sustituya en su totalidad o en parte, por nuevo, a menos que el buque tenga más de quince años, en cuyo caso la deducción será de un tercio. Las deducciones se regularán por la edad del buque, a contar desde el 31 de diciembre del año en que terminó su construcción hasta la fecha en que se produjo el acto de avería gruesa, excepto por lo que respecta a aislamientos, botes salvavidas y similares, aparatos y equipos de comunicación y navegación, máquinas y calderas, para los cuales las deducciones se regularán según la edad de las partes particulares a que se aplique.

Las deducciones se efectuarán solamente sobre coste del nuevo material o de sus partes, una vez terminados y listos para ser instalados a bordo.

Ninguna deducción se hará respecto a provisiones, pertrechos, anclas y cadenas.

Los gastos de dique y de varadero y los de movimiento del buque se abonarán en su totalidad.

Los gastos de limpieza, pintura o rascado de fondos no se admiten en avería gruesa a menos que los fondos hayan sido pintados o rascados dentro de los doce meses anteriores al acto de avería gruesa, en cuyo caso dichos gastos se admitirán por mitad.

Regla XIV. *Reparaciones provisionales.*—Cuando se efectúen reparaciones provisionales a un buque para la seguridad común o por daños

causados en sacrificio de avería gruesa, ya sea en un puerto de carga, de escala o de refugio, el coste de tales reparaciones será admitido en avería gruesa.

Cuando se efectúen reparaciones provisionales de un daño producido por accidente fortuito, a fin de permitir el término del viaje, el coste de estas reparaciones será admitido como avería gruesa sin tener en cuenta la economía para otros intereses, si la hubiera, pero solamente hasta alcanzar la suma economizada de gastos que se hubieran devengado y abonado en avería gruesa, si estas reparaciones no se hubiesen efectuado en aquel lugar.

No se hará deducción alguna por diferencia de «nuevo a viejo» en el coste de las reparaciones provisionales que se abone en avería gruesa.

Regla XV. Pérdida de flete.—La pérdida de flete resultante de una pérdida o daño del cargamento será bonificada en avería gruesa, tanto si es causado por acto de avería gruesa, como si la pérdida o daño del cargamento se abona con tal carácter.

Del importe del flete en bruto perdido se deducirán los gastos en que el propietario del mismo hubiese incurrido para ganarlo, pero que no ha efectuado por causa del sacrificio.

Regla XVI. Valor que debe admitirse para la carga perdida o averiada por sacrificio.—El valor que debe admitirse en avería gruesa por daño o pérdida del cargamento sacrificado por este hecho será el importe de la pérdida sufrida basado en el precio en el momento de la descarga, establecido mediante la factura comercial entregada al receptor o a falta de tal factura en base del valor del embarque. El precio en el momento de la descarga incluirá el coste del seguro y flete, salvo que este flete no esté en riesgo para el cargamento.

Cuando una mercancía así averiada sea vendida y el importe del daño no se haya convenido de otra forma, la pérdida que se admitirá en avería gruesa será la diferencia entre el producto neto de la venta y el valor neto de las mercancías en estado sano, computándose éste de la forma establecida en el párrafo primero de esta Regla.

Regla XVII. Valores contribuyentes.—La contribución a la avería gruesa se establecerá sobre los valores netos reales de las propiedades a la terminación de la aventura, salvo que el valor del cargamento acreditado sea el del momento de la descarga, éste mediante la factura comercial entregada al receptor o a falta de tal factura, mediante el valor del embarque. El

valor de la mercancía incluirá el coste del seguro y el flete, salvo que el flete no esté en riesgo para el cargamento y previa deducción de las pérdidas o averías sufridas por la mercancía antes o durante la descarga. El valor del buque será estimado sin tomar en consideración el beneficio o detrimento que pueda representar cualquier contrato de fletamento por tiempo o a casco desnudo al que esté sujeto el buque.

A estos valores se añadirá el importe de las propiedades sacrificadas admitido en avería gruesa si no está ya incluido. Del flete y del precio del pasaje en riesgo serán deducidos los gastos y remuneración de la tripulación que no se hubieran devengado para ganar el flete si el buque y el cargamento se hubiesen perdido totalmente en el momento del acto de avería gruesa. Igualmente se deducirán del valor de las propiedades todos los gastos extras relativos a ellas ocurridos con posterioridad al acaecimiento que da lugar a la avería gruesa, excepto cuando los mismos se admitan en avería gruesa o recaigan sobre el buque en virtud de premio de compensación especial previsto en el artículo 14 del Convenio internacional sobre Salvamento de 1989 o en cualquier provisión substancialmente similar.

En las circunstancias previas en el tercer párrafo de la Regla G, el cargamento y otros bienes contribuirán según su valor en el momento de la entrega en el destino provisto, a menos que sean vendidos o enajenados de otro modo antes de dicho destino, y el buque contribuirá según su valor neto real en el momento de completar la descarga de la mercancía.

Cuando un cargamento es vendido en el curso del viaje contribuirá a la avería gruesa por el producto neto de la venta.

El correo, los equipajes y efectos personales de los pasajeros y los vehículos privados a motor que les acompañen, no contribuirán a la avería gruesa.

Regla XVIII. Averías al buque.—El importe que se admitirá en avería gruesa por daño o pérdida sufridos por el buque, sus máquinas y/o aparejos, cuando sean consecuencia de un acto de avería gruesa, será el siguiente:

a) En caso de reparación o renovación, el costo real y razonable de reparar o renovar el daño o pérdida que procedieren de acuerdo con la Regla XIII.

b) Cuando no se repare o renueve, la depreciación razonable derivada de tal daño o pérdida, pero que no exceda del costo estimado de las reparaciones.

No obstante, cuando el buque sea pérdida total o el costo de las reparaciones del daño

excediera del valor del buque una vez reparado, el importe que se admitirá en avería gruesa será la diferencia entre el valor estimado del buque en estado sano después de deducir el costo estimado de las reparaciones que no sean admisibles en avería gruesa y el valor del buque en su estado de avería, pudiendo ser determinado este valor por el producto neto de su venta si la hubiere.

Regla XIX. Mercancías no declaradas o falsamente declaradas.—El daño o pérdida causado a las mercancías cargadas sin conocimiento del armador o de su agente o por las que intencionadamente hubiesen sido objeto de una falta de declaración en el momento del embarque, no se abonarán en avería gruesa, pero tales mercancías estarán sujetas a la correspondiente contribución si se salvaran.

La pérdida o daño causado a las mercancías que hayan sido falsamente declaradas al embarque por un valor inferior al real, se abonarán sobre la base del valor declarado, pero contribuirán con su valor real.

Regla XX. Adelanto de fondos.—Se admitirá en avería gruesa una comisión del 2 por 100 sobre el importe de los desembolsos de avería gruesa, distintos de los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulantes y del combustible y provisiones que no hayan sido reemplazados durante el viaje.

La pérdida patrimonial sufrida por los dueños de los bienes vendidos con el fin de obtener fondos para sufragar desembolsos de avería gruesa será admitida en avería gruesa.

El coste del seguro de las cantidades adelantadas para pagar los gastos de avería gruesa será igualmente admitido.

Regla XXI. Intereses sobre las pérdidas abonadas en avería gruesa.—Sobre el importe de los gastos, sacrificios y bonificaciones admitidos en avería gruesa se abonará un interés del 7 por 100 anual hasta tres meses después a contar desde la fecha de emisión del reglamento de liquidación de avería gruesa, haciendo la debida bonificación por los pagos a cuenta realizados por los intereses contribuyentes o detraídos del fondo de depósitos de avería gruesa.

Regla XXII. Régimen de los depósitos en metálico.—Cuando se hayan constituido depósitos en metálico en garantía de la contribución del cargamento a la avería gruesa, a los gastos de salvamento o gastos especiales, estos depósitos deberán ser ingresados sin dilación alguna, en una cuenta especial, abierta conjuntamente a nombre de un representante designado por el armador y de un representante designado por los depositantes, en un Banco convenido por las partes. La suma así depositada, juntamente con los intereses acumulados, si los hubiere, se conservará como garantía para el pago a las partes acreedoras en razón de la avería gruesa, de los gastos de salvamento o especiales, pagaderos por la carga y en atención a los cuales se han constituido los depósitos, los pagos a cuenta o los reembolsos de depósitos podrán ser hechos con la autorización escrita del liquidador. Estos depósitos, pagos o reembolsos serán efectuados sin perjuicio de las obligaciones definitivas de las partes.

Regla XXIII.—El importe que se admitirá en avería gruesa por el daño o pérdida sufrida por el buque, sus tripulantes y pasajeros, cuando sean consecuencia de un acto de avería gruesa, será el siguiente: a) En caso de reparación o renovación, el costo real y razonable de reparar o renovar el buque o el importe de la pérdida que procediere de acuerdo con la Regla XIII.

En caso de reparación o renovación, la pérdida razonable de avería de los bienes o pérdidas que se sufran en consecuencia del costo estimado de las reparaciones, cuando el buque sea vendido total o el costo de las reparaciones del buque

Cuando una mercancía sea averiada por avería gruesa y el importe del daño no se haya constituido en forma de depósitos, la pérdida que se admitirá en avería gruesa será la diferencia entre el producto neto de la venta y el valor real de las mercancías en estado sano, computándose éste de la forma establecida en el párrafo primero de esta Regla.

Regla XXIV.—El valor razonable de la contribución a la avería gruesa se establecerá sobre los valores netos reales de las propiedades a la terminación de la avería, salvo que el valor del cargamento averiado sea el del momento de la declaración, cuando mediante la declaración se haya producido un acto de avería gruesa, mediante el cual se haya producido el valor del embarque. El