REGLAS DE YORK Y AMBERES DE 2004

REGLA DE INTERPRETACIÓN

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

Excepto en lo avería será 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

1. 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.

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

REGLA B

1. 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.

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

REGLA C

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

2. 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.

3. No se admitirán en avería gruesa las sobreestadías, 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 a 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

1. 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.

2. 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.

3. 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 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

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

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

3. 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 tal reexpedición, por todo el tiempo previsto en el contrato de fletamento y la ley aplicable.

4. 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 coste.

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 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 par 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 un 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 concepto de asistencia o salvamento, incluidos intereses y costas / gastos legales / asociados a dichos gastos, recaerán sobre la parte a la que correspondan y no serán admisibles en avería gruesa, salvo cuando una de las partes comprometidas en la aventura marítima e implicadas en la asistencia o salvamento haya abonado, en todo o en parte, la proporción adeudada por otra de las partes implicadas (incluidos intereses y costas / gastos legales) y calculados sobre/en la base de los valores salvados y no sobre los contribuyentes en/a la avería gruesa; la contribución impagada al salvamento debido será abonada en la liquidación a la parte que la pagó y adeudada a la parte en cuyo nombre se haya realizado dicho pago.

b. Los gastos en concepto de asistencia o salvamento a que se refiere el párrafo a), anterior, incluirán cualquier remuneración por salvamento en la que se tenga en cuenta la capacidad/destreza profesional y los esfuerzos de los salvadores para evitar/prevenir 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.

c. 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, a 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 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. (i) Cuando un buque haya entrado en un puerto a 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 retorno, 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, las estipulaciones de esta Regla serán de aplicación al segundo puerto a 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.

(ii) Las estipulaciones de la Regla XI se aplicarán a la prolongación del viaje producido por aquel traslado.

b. (i) 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 sacrificio 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.

(ii) 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 reestibarlo 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 MANUTENCIÓN DE LA TRIPULACIÓN OTROS GASTOS OCASIONADOS PARA GANAR PUERTO DE REFUGIO EN ESTE PUERTO, ETC.

a. Los salarios y manutención devengados razonablemente por el Capitán, oficiales y demás tripulantes y el combustible y provisiones consumidos durante la prolongación del viaje ocasionada 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. A los efectos de esta y de las demás Reglas, se considerarán salarios todos los pagos hechos al Capitán, oficiales y tripulantes, o en su beneficio, tanto si tales pagos son impuestos por ley a los armadores, como si resultan de las condiciones o cláusulas de los contratos de trabajo.

c. (i) Cuando un buque haya entrado o sido detenido en un puerto o lugar a consecuencia de accidente, sacrificio u otras circunstancias extraordinarias que lo hagan 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, el combustible y provisiones consumidos durante el período extraordinario 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, exceptuados el combustible y provisiones consumidos durante las reparaciones no admisibles en avería gruesa.

(ii) Los gastos de puerto devengados durante el período extraordinario de detención, del mismo modo, serán admitidos en avería gruesa exceptuados los gastos devengados únicamente por razón de las reparaciones no admisibles en avería gruesa.

(iii) Sin embargo cuando las averías del buque se descubran en un puerto o lugar de escala sin que ningún accidente u otra circunstancia extraordinaria en relación con éstas averías se haya producido durante el viaje, entonces el combustible y provisiones consumidos y los gastos de puerto devengados durante el período extra de detención, con motivo de la reparación de las averías así descubiertas, no serán admitidos en avería gruesa, aún en el caso de que las reparaciones sean necesarias para continuar con seguridad el viaje.

(iv) – Cuando el buque sea condenado o no continúe su viaje original, el combustible y las provisiones consumidas y los gastos de puerto se admitirán en avería gruesa solamente hasta:
- la fecha en que el buque fuera condenado o
- la del abandono del viaje
- o hasta la fecha de terminación de la descarga de las mercancías, en el caso de condena del buque o abandono antes de esa fecha.

d. EI 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 a remuneración por salvamento;

(ii) cuando sean necesarias para la entrada en o salida de cualquier puerto o lugar en las circunstancias citadas en la Regia 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, 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

a. 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 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.

b. Las deducciones se efectuarán solamente sobre costo del nuevo material o de sus partes, una 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.

c. 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

a. Cuando se efectúen reparaciones provisionales a un buque para la seguridad común o por daños causados en un sacrificio de avería gruesa, ya sea en un puerto de carga, de escala o de refugio, será admitido en avería gruesa el coste de tales reparaciones.

b. Cuando a fin de permitir el término del viaje, se efectúen reparaciones provisionales de un daño producido por un accidente fortuito, el coste de éstas será admitido en avería gruesa sin tener en cuenta la economía para otros intereses, si la hubiera, pero solamente hasta alcanzar la suma de gastos economizada que se hubiera devengado y abonado en avería gruesa, de no haberse realizado en aquel lugar éstas reparaciones. Sin embargo a efectos de éste párrafo solamente, el coste de las reparaciones provisionales a tener en consideración quedará limitado al importe en que las provisionales efectuadas en el puerto de carga, escala o refugio, unido al de las definitivas que, eventualmente, se realicen o estén sin efectuar al prepararse la liquidación, a la depreciación razonable del valor del buque al finalizar el viaje, exceda del coste de las definitivas que hubieran podido efectuarse en el puerto de carga, de escala o de refugio.

c. 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 causada 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

a. 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 flete, salvo que este flete no esté en riesgo para el cargamento.

b. 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 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

a. (i) 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.

(ii) EI valor de la mercancía incluirá el costo 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.

b. 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 devenga do para ganar el flete si el buque y el cargamento se hubiesen perdido totalmente en avería deducirán ellas que da lugar a la avería gruesa, excepto cuando los mismos se admitan avería gruesa o recaigan sobre el buque virtud de premio de compensación especial previsto en el artículo 14 del Convenio Internacional sobre Salvamento de 1989 o en cualquier provisión substancialmente similar.

c. En las circunstancias previstas 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 previsto, 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.

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

e. 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 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 daño o pérdida 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

a. 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 falsa declaración en el momento del embarque, no se abonarán en avería gruesa, pero tales mercancías estarán sujetas a la correspondiente contribución si se salvasen.

b. 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

a. 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.

b. 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

a. Sobre el importe de los gastos, sacrificios y bonificaciones admitidos en avería gruesa se abonara un interés 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.

b. Cada año la Asamblea del Comité Marítimo Internacional decidirá el tipo de interés aplicable y éste se utilizará para calcular el importe del interés durante el año siguiente.

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 - PRESCRIPCIÓN APLICABLE EN AVERÍA GRUESA

a. A menos que cualquier ley/disposición legal, de carácter imperativo, disponga otra cosa se aplicará:

(i) A todos los derechos de contribución en avería gruesa, incluidos los derivados de compromisos/obligaciones de resarcimiento y de garantías de avería gruesa, la de un año a partir de la emisión del reglamento de liquidación, a no ser que se haya iniciado una acción por la parte que reclame la contribución. Si bien transcurridos seis años desde la fecha en que termine la aventura marítima, no podrá ejercerse acción alguna por la parte que reclame la mencionada contribución

(ii) Después de finalizada la aventura marítima, estos plazos podrán ser ampliados por acuerdo entre las partes implicadas en la avería gruesa y sus respectivos aseguradores.

b. Esta Regla no será de aplicación entre las partes implicadas en la avería gruesa y sus respectivos aseguradores.