

DON PEDRO, POCO A POCO...

Nadie dirá que no somos... indulgentes. Hace quince días hasta se ha reproducido en esta revista, un suelto de cierto diario madrileño, en que don Pedro echa su cuarto a espadas sobre el problema de la escasez del pescado fresco.

D. Pedro preside el Gremio de Mayoristas y Comisionados de Pescados del Mercado Central de Madrid. Tal vez por deberes de su cargo, no ha podido esquivar el asalto del periodista. Y don Pedro dió su explicación.

Según ella, gracias al esfuerzo del Gremio que tan dignamente preside, no se ha originado un solo conflicto en relación con la venta del pescado en Madrid. Pero hay más, mucho más:

"El Gremio soporta todas las pérdidas callada y resignadamente."

Como se vé, a don Pedro sólo le ha faltado pedir para los asentadores madrileños la medalla de sufrimientos por el consumidor pesquero. Pues por nosotros... que se la pongan, si no ha quedado por ahí olvidado uno de esos premios que se reparten en julio bajo advocación divina.

Si fuéramos nosotros los que alcanzáramos el honor de intervenir a don Pedro, no habríamos resistido la tentación de conocer como pueden sus presídidos, soportar las pérdidas de un pescado que reciben en comisión, a liquidar si se vende y al precio que se venda, deduciendo en todo caso el margen que tienen asignado.

Aun podríamos ampliar la explotación a otros aspectos del comercio pesquero central, como es, por ejemplo, el de que a veces, cuando la acumulación repercute depresivamente en los precios, se monte el trampolín de la reventa en Valencia, o en Murcia, o en Zaragoza, enviando al puerto la liquidación correcta con arreglo a las bajas cotizaciones de la capital central.

Don Pedro, cuando hizo tales manifestaciones, sabía, sin duda, quienes habían de leerlas. Tal vez no tuvo en cuenta que también saben leer... los que van a buscar las merluzas al Grande Sole y se las colocan a los asentadores, fresquitas y limpias, en la estación de destino.

M.

EN TORNO AL SEGURO. SE DICTA EN LONDRES

UN CASO EJEMPLAR

En la sala de una Real Corte de Justicia de Londres, acaba de substanciar un interesante pleito, en torno a cuatro pesqueros españoles. Lo ha resuelto un magistrado altamente prestigioso, en un país donde la función de juzgar está rodeada de la máxima consagración social, Mr. Atkinson.

Si tenemos en cuenta que Londres es el primer núcleo asegurador del ramo marítimo del mundo, habremos adivinado que allí se ventiló ahora una contienda acerca de la eficacia de un contrato de seguro. Y si añadimos que los hechos motivantes de la reclamación, acaecieron en 1936, la presunción del lector se extenderá a deducir que se trata de riesgos desatados en torno a la guerra española.

Pero no es un caso vulgar el que tenemos delante. Ni por los problemas de substancia jurídica que concurren, ni por la ponderación con que ha sido sentenciado. Después de conocer sus matices, no es posible dejar de comprender la fuerza espiritual que brota de una justicia inteligente y acertada, que sabe ejercerse sin consideración a la conacionalidad del que debe resultar vencido, ni concesiones a la prevención que suele guardarse al extranjero. Especialmente si el extranjero es de donde era la parte demandante y la demanda surge en ciertas circunstancias.

CLAUSULA CLAVE DEL LITIGIO

Corría el mes de junio de 1936, en Pasajes. La flota de Pysbe había retornado de su viaje bi-anual a Terranova o Groenlandia. El ambiente social estaba ya cargado de imponderables hostiles a la normalidad en el trabajo. Las tripulaciones, al desembarcar, declararon la huelga.

Con efectos al 15 de aquel mes, y vigencia de seis meses, que se extinguían en 14 de diciembre de 1936, la compañía armadora aseguró sus seis barcos en el Lloyds. La póliza, por 25.000 libras cada barco más 6.250 sobre pertrechos, cubría hasta 16.920 y 4.231 libras. El resto del riesgo, a cargo de los asegurados, como es costumbre en el ramo marítimo.

La cláusula en torno a la cual giró el litigio, dice:

DIFERENCIACION DE GUERRA

"Este seguro es solamente para cubrir pérdidas o daños causados a los intereses del asegurado por huelguistas, obreros despedidos o personas que tomen parte en disturbios de trabajo, o molines, o conmociones civiles, o producido por incendio malicioso, uso de bombas explosivas u otras máquinas de destrucción, o por cualesquiera otros actos maliciosos realizados por cualquier persona, incluyendo avería común, salvamento y gastos de salvamento, como resultado directo de daños maliciosos no cubiertos por una póliza marítima. Excluyendo riesgos de guerra y excluyendo todos los otros riesgos ordinariamente cubiertos bajo pólizas marítimas."

LOS HECHOS QUE SE ADMITEN

El veredicto acepta como hechos, más o menos, los que pueden extraerse así:

El 6 de agosto, un grupo de 30 ó 40 hombres irrumpieron en la factoría bacaladera de Pasajes, se apoderaron de la mercancía en secadero y provisiones, embarcaron todo en el "Mistral" y zarparon para Bilbao. Hasta tres años después los armadores no volvieron a ver el barco, recuperado en un puerto francés.

Alrededor del 6 de septiembre, cuando ya las tropas del general Mola se aproximaban a San Sebastián, una muchedumbre amotinada asaltó de nuevo la factoría, apoderándose del "Vendaval", el "Hispania" y el "Euskal-Erria", que poco después zarparon hacia Bilbao, como también el "Galerina" y el "Tramontana". Todos se hallaban amarrados al muelle de la factoría, pero a estos dos últimos no afecta la reclamación.

El 5 de marzo de 1937, el "Vendaval" fué hundido en combate con un crucero nacional. Cuando la caída de la capital vasca era inminente, el "Hispania" también fué hundido en la ría, donde pudo reflotar más tarde, después de los consiguientes trabajos de salvamento. Los otros dos barcos "Mistral" y "Euskal-Erria" consiguieron huir a Francia, donde estuvieron internados dos años, y recupe-

DE CUATRO PESQUEROS ESPAÑOLES RES UN FALLO INTERESANTE ON ENTRE MOTIN Y RIESGO EN POLIZAS MARITIMAS

rados después, en estado deplorable, con todas sus características de pesqueros perdida. Hubo que invertir sumas importantes para repararlos.

El "Galerna" fué capturado por la Marina nacional y devuelto a sus armadores.

LAS TESIS EN PUGNA

Antes de la fecha últimamente citada, en 12 de febrero de 1937, la Compañía asegurada dió a la aseguradora aviso de abandono. Se fundaba en que los barcos se hallaban fuera de su control desde hacía meses, en circunstancias que eran poco propicias para esperar la recuperación. El aviso no fué aceptado, si bien se acordó que, a efectos de la demanda judicial, se considerase entablada en aquella fecha. De hecho se entabló en 25 de marzo de 1941.

La demandante sostiene:

La primera captura estaba comprendida en la póliza, sin que la afecte la excepción del riesgo de guerra. La captura, seguida de la salida y de la llegada a Bilbao, ocasionó la pérdida total constructiva de cada barco, y esta pérdida, la causa próxima de todo lo que sucedió después. Añade que estaba en situación de dar aviso de abandono y lo dió, y como no fué aceptado, queda en libertad de reclamar una pérdida parcial por los tres barcos ulteriormente recuperados y la total del definitivamente hundido.

El Lloyd's opone:

La primera captura fué un accidente no incluido en la póliza, y en todo caso no llegó a ser una pérdida total constructiva, sino solamente parcial; la requisita acordada por el Gobierno vasco en 6 de octubre, fué pérdida total constructiva, pero incluida en la excepción del riesgo de guerra. Por tanto, la responsabilidad se limita a los daños ocasionados a los buques desde su captura hasta que ésta se convirtió en pérdida total constructiva. Como la captura inicial no fué la causa próxima de la pérdida siguiente, sino que el accidente causante de la parcial, seguida de la total, estaba fundido en esta, no da lugar a reclamación.

La tesis de la actora fué defendida por los letrados sir Robert Aske y Mr. A. J. Hodgson; la defensa del Lloyd's por los abogados Mr. Patrick Devlin K. C. y Mr. Eustace W. Roskill.

CONCEPTO DE MOTIN Y DE ACTO MALICIOSO

El juez, después de recibir prueba copiosa, incluso testifical, rendida por destacadas personas españolas, alguna emigrada, estableció la conclusión que puede resumirse así:

La causa próxima de todas las pérdidas alegadas fueron los actos ilegales de la muchedumbre. Estas capturas estaban incluidas en la póliza y acepta la evidencia de como sucedieron.

Invoca la definición de "motín" que figura en "Halsbury's Laws of England": "Disturbio tumultuoso en la paz por tres o más personas que conjuntamente, sin autoridad legal, con intenciones de ayudarse mutuamente contra cualquiera que se opusiere a la ejecución de algún acontecimiento de naturaleza privada, y que después empieza a ejecutarse el mismo en fuerza violenta y turbulenta causando terror a las gentes. (Vol. 9, p. 486.)

Además de constituir motín, fué un "acto malicioso": "Hacer intencionadamente lo conceptuado como daño en el desarrollo normal de los hechos y que en realidad perjudique los intereses o propiedad de una persona, es punible si se ha realizado sin justa causa o excusa." (Lord Halsbury, Appeal Cases 1898, pág. 1.)

En la 124 lord Herschell viene a decir lo mismo: "Alaucia en sentido vulgar significa malevolencia contra una persona, pero en el legal, acto injusto realizado intencionadamente sin causa justa o excusa."

Resulta difícil, añade el juez, saber lo que se pretende significar con la expresión riesgo de guerra. Constituye una excepción, y correspondía a la defensa demostrar que esta captura ha sido consecuencia de las hostilidades. Existía un estado de conmoción civil muy avanzado, que no era conse-

cuencia de las hostilidades, era su causa. Las requisas no fueron realizadas por fuerzas militares o por alguien relacionado con ellas, sino por muchedumbres desordenadas, que actuaban por su cuenta.

PERDIDA TOTAL Y OPCIÓN POR LA PARCIAL

¿Se pueden considerar estas capturas como pérdida total constructiva? Esta es la cuestión que después se analiza en la sentencia. Se invoca en ella la definición de la Marine Insurance Act de 1906: "Particularmente existe la pérdida total constructiva cuando el asegurado se desposeído de la propiedad de su buque o mercancías, por un peligro contra el cual está asegurado y sea improbable recobrarlos." (Section 60, subs. 2.) Añadiéndole, con el juez Mr. Roche y Lord Wright, "dentro de un plazo razonable". (Ap. C. 1939, página 383.)

Improbable significa que el saldo de probabilidades sobre hechos ciertos sea, a juicio de hombre razonable, contrario a que el barco sea recuperado dentro de plazo prudencial. Y en septiembre de 1936, cualquier persona sensata, conocedora de los hechos, hubiera opinado que los barcos no volverían a verse, al menos dentro de plazo razonable, lo que para el juzgador es suficiente.

Qué un derecho pueda o no ser reclamado como pérdida total constructiva depende: de que se haya comunicado el aviso de abandono a los aseguradores con la debida antelación, una vez recibidos informes veraces, y que de hecho exista tal pérdida, tanto en la fecha del aviso como en la de la demanda.

La pérdida total constructiva confiere al asegurador facultad de elegir entre aquella y la parcial. Esta elección debe ejercerse si, debido a un cambio de circunstancias, los hechos no constituyen en la fecha de la demanda un siniestro total.

Suscitó interesante controversia, el extremo de si realmente se mantiene la opción del asegurado, si se da la recuperación después de formulada la demanda o de la fecha a que sus efectos se retrotraen. Se decide en el sentido de que, si se verifica una recuperación parcial en cualquier momento, el ase-

gurado no está obligado a reclamar una pérdida total.

Al argumento de que no puede optarse por la pérdida parcial, toda vez que antes diera aviso de abandono—esgrimido por Mr. Devlin—, se arguye que este aviso es una oferta solo ejecutiva cuando es aceptada. Mientras no lo es, el asegurado tiene derecho de sopesar las eventualidades susceptibles de intervenir en la restauración total o parcial de la situación anterior y limitar su reclamación si le conviniere. (Maule & Selwyn, 5. pág. 418.)

“Cuando el aviso de abandono es aceptado, el abandono es irrevocable. La aceptación del aviso conclusivamente admite responsabilidad por la pérdida y la suficiencia del aviso.” (Mar. Ins. Act. 1906, sect. 62 subs. (6).)

“Si el aviso de abandono no fuera aceptado puede ser desechado, ya sea por la subsiguiente devolución de la propiedad asegurada o por hechos demostrativos de que el asegurado ha considerado la pérdida como parcial y no como total.” (Halsbury L. of Eng., vol. 17, página 488, p.º 967.)

“Donde el asegurado hace una demanda por pérdida total y las pruebas demuestran solamente una parcial, a no ser que la póliza diga otra cosa, podrá optar por la última.” (Mar. Ins. Act. s. 56, sb. (4).)

LA CAUSA PROXIMA Y EL AVISO DE ABANDONO

Se discutió también si la pérdida inicial no era total constructiva, o si lo era, no estaba la demandante facultada para reclamarla por haber dado el aviso con gran retraso. La captura, se agregaba, no fué la causa próxima de lo que después sucedió, por lo que los daños indemnizables se limitan a

los anteriores al 30 de octubre de 1936.

Si de hecho, antes de esta fecha, sólo hubiera habido una pérdida parcial, la tesis podría prosperar. Además, esa pérdida, en concepto del juzgador, fué la verdadera y próxima causa de cuando sobrevino.

“...A menos que la póliza diga otra cosa, el asegurador es responsable por cualquier pérdida cuya causa próxima sea un peligro asegurado.” (Mar. Ins. Act., s. 55.)

Si un hombre mete una mano en la boca de un león hambriento, y le es seccionada, la causa de la pérdida es su propio acto y no el hambre de la fiera. Todo fué consecuencia natural y probable de lo ocurrido anteriormente.

Y como la contingencia que constituye la causa próxima está dentro del contrato, la demanda debe prosperar.

DOCTRINA DE LA FUSION

Aun se planteó otro punto divergente: El punto de fusión.

La captura inicial sólo llegaba a constituir pérdida parcial, que fué seguida de pérdida total, y se fundió con ésta, haciéndose así irrevindicable.

“Donde, dentro de la misma póliza, una pérdida parcial que no ha sido modificada o puesta en regla, es seguida por una total, el asegurado sólo puede recobrar lo que a esta se refiere. (M. I. Ac., s. 77.)

Se rechaza este punto de vista, porque el principio no se aplica cuando la pérdida cubierta por la póliza es la causa inmediata de todo lo que sigue, y constituye pérdida total constructiva. Por tanto, no ha lugar a la doctrina de la fusión.

Si bien esto no quiera decir que deba abonarse a los demandantes

cuando reclaman, deben ser en este caso remunerados con la proporción del valor del “Vendaval”, establecido en la póliza, y la verdadera proporción de lo necesario para reparar los otros barcos hasta restituirles las condiciones en que se hallaban al ocurrir la captura.

La sentencia se dictó el 17 de mayo de 1946 y fué, al parecer, recurrida por el Lloyds ante el tribunal de casación.

En España, por sentencia del 27 de marzo de 1945, el T. S. estableció doctrina análoga, admitiendo como riesgo asegurado por una póliza de motín, los sobrevenidos por un bombardeo de aviación.

COMENTARIO FINAL

¿Qué hubiera ocurrido, si en 12 de febrero de 1937, el Lloyd aceptara la declaración de abandono? Al contestar esta pregunta, la naturaleza aleatoria del contrato de seguro, queda totalmente al descubierto.

“Pysbe” habría cobrado las indemnizaciones correspondientes a pérdida total, pero se habría visto privada de dos unidades, cuyo costo a efectos de reposición, duplica o triplica los valores asegurados. La negativa de la aseguradora, inspirada en la defensa de sus intereses, se ha convertido, poco más tarde en una situación contraria a esos intereses.

Claro es que aquí, los hechos rebasan los supuestos en que descansa la contratación del seguro ordinario. Aunque el riesgo corrido originariamente no sea típicamente bélico, la guerra actuó sobre las consecuencias, alterando el equilibrio de los valores de las cosas.

Pero este matiz escapa del marco en que el litigio, tan aleccionador, se ha desenvuelto.

MAREIRO

MAQUINARIA Y HERRAMIENTAS RICO, S. L.

COLÓN, 4—TELÉFONO 1897

VIGO

ALMACENES DE EFECTOS PARA TODAS LAS INDUSTRIAS

Grifos y Válvulas para Vapor y Agua. Inyectores. Manómetros. Bombas a Vapor y de todos sistemas. Empaquetaduras.

Correas y Elementos para Transmisiones. Instalaciones Frigoríficas. Máquinas y Herramientas para trabajar

Metales y Maderas. Maquinaria en general