

UNA FIGURA ATÍPICA DE PERDIDA TOTAL

En el número de 1 de agosto se ha insertado en esta Revista el nuevo Reglamento de la Pesca de Arrastre, ajustado a la Ley de 23 de diciembre de 1961, sobre sanciones contra faltas cometidas por infracción de leyes, reglamentos y órdenes de policía de la navegación y de la pesca. Esta legislación tiene un alcance superior al que a primera vista parece. No se trata solamente de una ordenación disciplinaria, destinada a favorecer la conservación de las especies contra el abuso en su explotación. Tiene otras implicaciones de tipo sustantivo y patrimonial.

Una de ellas reclama ahora nuestro comentario. Se trata de la disposición transitoria primera de dicho Reglamento, y concretamente de su segundo párrafo. Contiene una prohibición de reconstruir el casco de un buque, o de reparar sus instalaciones, o renovarlas, cuando el importe de las obras exceda del 50% del valor de la nave en la fecha de que se trate.

Este precepto, sin embargo, no se refiere a la totalidad de las embarcaciones de pesca. Limita su ámbito de aplicación a las de arrastre a remolque, que vengan habilitadas para este tipo de pesca en cualquiera de las zonas que se citan en el Art. 3.º. Se trata de la costera o litoral—hasta 60 millas desde la costa—, la de altura y la de gran altura. La de altura situada fuera de las sesenta millas y entre los paralelos 0º y 60º N. y entre los paralelos 10º E. y 20º W.



¿Cuáles son las embarcaciones con derecho a arrastrar en tales zonas? Lo dice el Art. 6.º. Para la costera y la de altura, en las regiones Cantábrica, Noroeste y Canarias, los buques con un mínimo de 100 tons. bajo cubierta. En la Suratlántica y en todo el Mediterráneo, un mínimo de 35 toneladas también de registro bruto y bajo cubierta.

Por consiguiente, si las embarcaciones no exceden del arqueo mínimo y sufren una avería que exija reparaciones tasadas en más del 50% de su valor en la fecha de producirse aquellas, queda configurado un nuevo tipo de pérdida total, ya que el armador no podrá volver a explotar su nave. Se advierte que tal disposición responde al principio de eliminar la flota anacrónica, que es uno de los que presiden la legislación pesquera últimamente dictada. Pero su aplicación práctica puede dar origen a varias cuestiones.

La más importante entra en la esfera del seguro. Como es sabido, el Código de Comercio Español, en su Art. 789 especifica los casos en que el asegurado puede hacer abandono de las cosas aseguradas, exigiendo del asegurador el importe de la indemnización prevista en la póliza. Cita el de naufragio, inhabilitación del buque para navegar, apresamiento, etc. Bajo el número 4.º incluye la pérdida total, "entendiéndose por tal la que disminuya en tres cuartas partes el

valor asegurado".

Esta definición de la pérdida total constructiva, difiere de la vigente en otras legislaciones, pero ha sido incorporada

a todas las pólizas de seguro de riesgo marítimo. Tanto si las emiten compañías a prima fija como si las emiten mutualidades de armadores.

El problema que surge es el de la divergencia entre la norma que acaba de citarse, y la citada precedentemente. Cuando el arrastrero tiene bajo cubierta un tonelaje inferior al mínimo antes citado, y el importe de la reparación de las averías excede del 50% sin llegar al 75%, ¿qué se hace? ¿Se admite el abandono, aunque la póliza, de acuerdo con el Código, exija el 75 por 100?

Si la respuesta no es afirmativa, llegamos a una situación mucho peor. La del asegurado que ha venido pagando sus primas, para obtener la percepción del valor asegurado si quedaba privado de la nave por cualquier evento, y que ha de soportar esta privación cobrando solamente el importe de unas averías que no podrá reparar. Ante la posibilidad de que esta hipótesis se produzca, y ya se ha registrado en la práctica, las pólizas destinadas a cubrir los riesgos de los pesqueros de arrastre, tendrán que ser acomodadas a la nueva realidad legal. Es necesario prever en su texto, cuando la nave asegurada entre en el supuesto de prohibición de reconstruir, una modalidad atípica de abandono, pues de lo contrario el seguro no cumpliría su finalidad de proporcionar la reposición natural del patrimonio menoscabado por el siniestro.

Comprendemos que se trata de un problema delicado, pero dada su trascendencia práctica no debe quedar silenciado. Más útil parece que se le proporcione una solución contractual equitativa y a tiempo.