

# Las indemnizaciones debidas, por requisa de buques pesqueros

por MAREIRO

## EL PERJUICIO A LOS ARMADORES

La Guerra liberadora, a la que con tanta eficacia ha contribuido la industria pesquera de la zona nacional, ha dejado en este sector de la economía un problema apremiante. Nos referimos al creado por la requisición de buques de pesca, que durante dos o tres años, más o menos, prestaron servicios auxiliares a la Armada Española.

No es la primera vez que reflejamos en estas páginas, la situación creada a un buen número de armadores, por virtud del sacrificio que les fué impuesto, en aras de un interés general elevadísimo; sacrificio aceptado por todos con la mejor disposición y cumplido con igual ánimo hasta que las necesidades que lo determinaron tuvieron fin victorioso.

El carácter del servicio, y su urgencia, no permitieron distribuir la prestación de aquel entre los mejor habilitados para rendirlo. La Autoridad utilizó lo que era de momento indispensable, sin tener en cuenta otro orden de consideraciones que el bien de la Patria, amenazado por graves y diversos peligros, en la mar como en tierra.

Algunos armadores que contaban solamente con una pareja, hubieron de resignarse a la inactividad durante un tiempo que fué próspero para otros. No faltará entre ellos quien soportó esta eventualidad debiendo parte de los cascos, o algunos plazos del motor de su buque, y se encontró al terminar la requisa sin disponibilidades para rehabilitar la nave, costeando los suministros a precios que duplican o triplican los anteriores a la suspensión de sus actividades productoras.

Aparte estos perjuicios, existe el de la paralización durante el tiempo en que los servicios se prestaron. Por fortuna, desde 1937 a 1940 la pesca ha mejorado sus rendimientos, y la revalorización de sus productos ha permitido vencer los efectos de la grave crisis que tenían postrada a la industria al advenir el Mavimiento Nacional. Los armadores que no pudieron trabajar en tan interesante época, se vieron privados de los beneficios obtenidos por los restantes, en parte debidos a la disminución de los efectos de la flota utilizable para las capturas.

## OBLIGACION LEGAL DE INDEMNIZAR

Respecto a la naturaleza de estos servicios, ninguna duda puede suscitarse. Es evidente que se prestaron en interés general, a favor del Estado que representa a todos españoles beneficiados por los fines de la contienda.

La Marina Nacional utilizó los pesqueros auxiliares, como el Ejército camiones, máquinas, talleres, etc., de propiedad particular. No sería equitativo que, resultando de tal requisición un provecho para todos los españoles, el sacrificio se soportara exclusivamente por parte de ellos, por los propietarios del material de que se trata.

No se ha dictado disposición especial alguna, con motivo de las requisiciones efectuadas con ocasión de la última Guerra española, salvo el Decreto de

25 de mayo de 1939 dando normas para la devolución de maquinaria, vehículos etc.; pero es lógico entender que tal disposición no resulta necesaria.

Existe una legislación de Guerra, de vieja tradición en España, sobre requisa y estadística. La parte vigente está representada hoy por el Anexo número 3 a la Ley de 29 de junio de 1918, sobre reorganización del Ejército.

"Toda prestación da derecho a la indemnización del servicio prestado o del valor objetivo de lo requisado, salvo e los casos explicitamete determinados e este Decreto".

Por el artículo 6 se anuncia las prestaciones requisables, conforme a estos preceptos, y entre las agrupadas en el apartado b) figuran "embarcaciones con sus aparejos".

Con este material no se excluye de los beneficios establecidos por el artículo 2.º, es indudable que este ampara el derecho de los propietarios del material naval que fué objeto de requisa, a percibir con cargo a los fondos públicos destinados a tal fin, la indemnización de los servicios prestados.

No hay nada establecido, en cuanto al importe de tales indemnizaciones. Para esta labor será indispensable someterse al criterio de las comisiones de valoración, en cuyas anteriores actuaciones existirán sin duda precedentes formados, que puedan ser tomados en consideración para resolver los casos ahora planteados.

## OTRO ASPECTO DEL ASUNTO

La fórmula hasta aquí estudiada, es la corriente y normal para todas las requisiciones practicables en tiempo de Guerra. Pero no se nos oculta que, en este caso, y sin esperar a la solución del problema por el Estado, en algún puerto ha tenido solución parcial a expensas de los demás armadores.

La Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, en su día, ha intentado con insistencia y buena voluntad, abordar la cuestión planteada, bien con una fórmula total que abarcara cuantos perjuicios experimentó la flota por consecuencia de la Guerra, bien con una solución parcial, contraída a las indemnizaciones por requisa.

No sería oportuno ahora, analizar de nuevo las causas que obstaculizaron la viabilidad del procedimiento propuesto; causas que el tiempo ha ido agravando, convirtiéndose en la actualidad en inconvenientes difícilmente superables.

Es verdad que en uno de los puertos se ha logrado, hace casi un año, entregar a los armadores perjudicados una indemnización razonable, costeada con los fondos gremiales; pero debe advertirse, también, que solo la organización cooperativa que en tal localidad se ha logrado, permite poner en práctica sin grave sacrificio económico personal, soluciones tan plausibles.

Allí los armadores se hallan interesados directamente en negocios anexos a la pesca, desarrollados en común, que permite la acumulación de disponibilidades importantes, sin tocar los ingresos directos de la venta de la pesca. En los demás puertos esas



disponibilidades no refluyen a los armadores; quedan diseminadas entre la difusa red de suministradores, creada en torno a la flota y a expensas de sus necesidades.

Otra dificultad de carácter práctico, nos parece advertir claramente hoy, en el sentido de hacer poco viable la indemnización de los perjuicios de que se trata por cuestación directa entre los restantes armadores. Nadie ignora que estos han tenido que satisfacer, o habrán de hacer efectivas aún, cantidades elevadas por aplicación de la Ley de 5 de enero de 1939, que estableció la Contribución Excepcional sobre Beneficios Extraordinarios de la Guerra.

La onerosidad de los tipos de gravamen, que por término medio llega a absorber el 65 % de las ganancias fiscales, siempre superiores a las reales, impone una gravísima carga sobre las empresas armadoras, que se hallaban en situación económica verdaderamente angustiosa, en su casi totalidad, hasta que en 1938 se consolidó la mayor demanda de pescado fresco.

Cualquiera que sea la situación de la industria en el futuro próximo, es indudable que cuando aún no ha superado las consecuencias de una exigencia fiscal tan cuantiosa, parece poco oportuno el momento para imponerle una nueva contribución, aunque esta se destine a obra tan justa y loable como la de reparar los perjuicios experimentados por los armadores inactivos durante los años de Guerra.

### UNA SOLUCION VIABLE

¿Quiere esto significar, que proceda aplazar de nuevo la solución de este problema?.

De ningún modo. Por el contrario, entendemos que cuanto más se demore y aplace más difícil ha de presentarse.

Los hechos y normas que acabamos de mencionar, pueden ofrecernos una fórmula armónica que resuelva la enojosa cuestión. Basta recordar que la Ley creando la Contribución sobre Beneficios Extraordinarios, en su preámbulo, se justifica como norma de justicia distributiva, que ha de actuar restando el exceso obtenido por unos, para compensar las pérdidas excepcionales experimentadas por otros.

Si es así ¿porque no ha de operarse esta compensación dentro de la industria pesquera?

No sería necesario, siquiera, que el Estado renunciara, a favor de los armadores de buques requisados, los ingresos que obtiene de los demás armadores por Beneficios Extraordinarios gravados con arreglo a aquella Ley. En Vigo, por ejemplo, puerto donde el problema reviste mayor volumen que en otros, bastaría que el importe de los plazos impagados se destinara a estas atenciones, para dejar satisfactoriamente resuelta la cuestión a que este comentario se dedica.

De este modo el Estado, sin echar mano a los fondos de sus arcas, daría solución a un problema que legalmente gravita sobre él, y, en pocos meses, lo que hoy nos parece difícilmente abordable, vendría resultar fácilmente hacedero sin perjuicio para nadie.

Al propio tiempo, esta fórmula ofrecería otro aspecto simpático. El de permitir enjugar, con dinero ofrecido por la industria, esa deuda de honor contraída con algunos de sus miembros, que han menester de amparo y asistencia.

Para cuidar, como los españoles debemos cuidar, la riqueza que nos ofrecen los mares, es indispensable crear un órgano que aproxime la ciencia a la industria; que suministre a ésta, de un modo general y permanente, el resultado de las experiencias técnicas, propias y extranjeras.

# LA MUTUALIDAD NAVIERA

Institución benéfica de Seguros Mútuos contra los accidentes de trabajo y del mar

**Policarpo Sanz, 25-2.º = VIGO**

Cuenta de resultados al 31 de Diciembre 1937

Salarios asegurados en 31 Diciembre 1938, Ptas. 9.486.300

## GASTOS

Por muertes . . . . .	47.809,26	
Parte reasegurada . . . . .	23.904,63	23.904,63
Incapacidades permanentes . . . . .	12.653,78	
Parte reasegurada . . . . .	6.326,89	6.326,89
Incapacidades temporales . . . . .		76.981,91
Asistencia médico-farmacéutica . . . . .		54.114,58
Reaseguro y Administración . . . . .		219.761,84
		381.089,85
<b>REMANENTE EN EL EJERCICIO</b>		85.826,71
		<b>466.916,56</b>

## INGRESOS

Por cuotas de seguro . . . . .	450.347,74
Intereses . . . . .	16.568,82
	<b>466.916,56</b>

(Autorizado por la Inspección de Seguros y Ahorro en 10 Mayo 1935)

P I D A I N F O R M E S