

LA MODALIDAD PESQUERA DEL SEGURO

El Seguro de las tripulaciones

Para prevenir el riesgo especial de guerra, la navegación pesquera ha de cubrir el seguro contra los accidentes de esta clase, que puedan experimentar sus tripulaciones. Se estableció con carácter obligatorio y extraordinario, en virtud del Decreto de 23 de febrero de 1940 (B. O. del 3 de marzo).

Cuando el buque pesca fuera de las aguas jurisdiccionales españolas, surge ya la obligación de prevenir los peligros que puedan derivarse de la actividad de los beligerantes, mediante la contratación de pólizas especiales, que han de asegurar a los tripulantes en su totalidad, la indemnización que le correspondería en caso de accidente de trabajo ordinario, hasta el límite de 6.000 pesetas anuales como base para el cálculo de la renta a percibir.

La disposición citada se completó con otra del 16 de abril de igual año (B. O. del 22), en la cual se fijan las tarifas de primas aplicables. Ambas ofrecen la ventaja de distinguir el riesgo según la naturaleza de las navegaciones comercial e industrial, y la última lo divide en tres categorías: gran cabotaje, cabotaje nacional y pesqueros. De este modo evita que la uniformidad de las normas coloque en situación difícil a alguna de las industrias afectadas por la obligación de asegurar.

Las tarifas aplicables a la pesca, se aplican o por meses o por campañas. A efectos de la primera, se distinguen cuatro tipos de prima, del 0'50 al 1 por ciento, según el radio de acción de los buques sea hasta 50 millas o de éste a 150, y pesquen en el Cantábrico o en el Atlántico Sur y el Mediterráneo. A efectos de la segunda, las campañas se consideran de una duración máxima de dos meses o de cuatro, en el Atlántico al Norte del paralelo 48° y el Atlántico Sur y el Mediterráneo, oscilando los tipos entre el 1'20 y el 4'25 por ciento.

Con arreglo a estas normas, presididas por un criterio objetivo y equánime, la industria pesquera viene desde hace tres años, sometida a un régimen de doble aseguramiento de las tripulaciones, contra el riesgo de accidentes de trabajo. La experiencia, por fortuna para todos, ha demostrado que la previsión adoptada no resulta en la práctica, totalmente necesaria, pues el cálculo de los riesgos ha llegado a proporciones muy superiores a la realidad.

Por consecuencia de esta situación, que después de los años transcurridos se perfila con bastante firmeza, las empresas pesqueras vienen atendiendo a la mayor complejidad y dispendio que implica el régimen de doble póliza que acaso haya llegado el momento de revisar, por si fuera posible adoptar otro más simple y unificado, sin perjuicio para la efectividad de la compensación del riesgo, aunque provenga de acción bélica, a las tripulaciones.

La ventaja de haberse estudiado esta modalidad del seguro con criterio realista, y permitiendo a las Mutualidades cubrirlo sin grave alteración en su régimen de cuotas o derramas, garantizó el éxito en su aplicación. La circunstancia de que la necesidad del seguro especial haya resultado menor que la supuesta, es, naturalmente, ajena a la idea que presidió su implantación, y sólo puede considerarse a "posteriori", en momentos como puede ser el actual en que la experiencia adquirida ilumina claramente el camino.

Diferencia entre mercantes y pesqueros, en el Seguro de CASCOS

En materia de seguros de guerra, el problema máximo de la industria pesquera lo constituye el aseguramiento del valor de los buques. El principio de obligatoriedad no rige en este orden puramente patrimonial de la propiedad naval, pero dado el elevado valor que ha adquirido y el encarecimiento y dificultad que su reposición implica, para el armador menos avisado constituye un deber elemental atender a esta necesidad de su negocio.

Como en las demás cuestiones, para el armador pesquero el seguro de guerra de sus buques tiene una fisonomía especial. Se caracteriza, principalmente, por la imposibilidad de repercutir en el comprador del pescado, las elevadas primas que se calculan para su aplicación por las compañías particulares.

El armador mercante siempre tiene la facultad de recargar el flete con el costo del seguro de cascos, sea de guerra o simplemente marítimo el riesgo a cubrir. Ni siquiera se ve en la necesidad de ejercerla, porque las tasas en vigor para los contratos de fletamento, parten de factores conocidos, y el renglón del seguro está siempre previsto y calculado. No hay para él, por tanto, la posibilidad de que la pérdida no cubra al menos la elevada

..... Por M
prima que desembolsa para garantizar la indemnización de todo siniestro.

El armador pesquero corre la aventura de no obtener ni aun lo que importan las primas de guerra y marítimo, si pesca o si aun pescando mucho, vende sin éxito su preciada aportación, alimentaria. Cuando no obtiene rendimiento holgado en la subasta, ha de soportar directamente las cuotas que armadores de otra clase pueden en todo caso exigir de los cargadores.

Aun podríamos establecer otras notas diferenciales, entre la situación de uno y otro industrial, frente al seguro de guerra. No resultan necesarias para hacer comprender la distinta posición de ambos, y por ello, prescindimos de mayores detalles.

La onerosidad de las primas

El incremento de valor que experimentan los buques, a consecuencia de la guerra mundial, ha ocasionado un grave desnivel entre el costo real de las construcciones y los capitales asegurados. Durante los dos primeros años, este fenómeno se ha advertido notoriamente en la contratación de las mutualidades, que absorben la mayor parte de los seguros de cascos de la flota pesquera.

Taj circunstancia ha desplazado de las eficaces instituciones de previsión el seguro para navegaciones que exceden del paralelo 48°. Se abrió entonces un amplio campo al mercado general del seguro marítimo, con la presencia de una clientela no habitual.

En estos contratos se aplicaron las primas oficialmente aprobadas, sobre los valores reales de los buques, excepto en la parte cuyo riesgo asumía el armador por condición expresa. Se calculaban por día de mar, a razón del 0'02 de los capitales asegurados hasta el paralelo 48°, y del 0'06 al sobrepasar aquel grado, elevándose si se comprendía el peligro de captura al 0'072. Además era indispensable cubrir con el mismo contratante el riesgo marítimo ordinario, al tipo aproximado del 5 % anual.

Mensualmente, sólo el seguro de guerra, sobre el valor medio de una pareja de pesqueros, calculable en 1.500.000 pesetas, absorbía el 1'25 más gastos al Norte del 48° y el 0'40 más gastos al Sur; es decir, 20.325 pesetas en el primer caso y 6.810 en el segundo. Calculando que seis meses del año naveguen en una latitud y seis

QUERA EGURO DE GUERRA

MIRO

En la otra, el dispendio por este concepto se elevaba a la cifra de 162.810 pesetas, a la que habría de añadirse aun el costo del seguro marítimo ordinario, unas 75.000 pesetas. Coincidió la aplicación de tan onerosos tipos, con años de relativa holgura en los rendimientos de la pesca; pero pronto se advirtió la imposibilidad de que las empresas pesqueras sostentasen un capítulo de gastos de este volumen. Calculando como cifra media de ventas de la pesca en un año, 1.000.000 por pareja, caería el 25 por ciento resultaba absorbido por el seguro de guerra, si se comparaba en el mercado general.

Al propio tiempo, el resultado de tres ejercicios en que se aplicó este método, revelaba una desproporción evidente entre las cuotas y la siniestralidad. Si bien se han registrado algunas pérdidas de buques, no resultaron en las actividades pesqueras importancia suficiente para justificar gastos de percepción, indudablemente calculados para otra clase de navegación.

Frutos de la solidaridad Mutua

Estas consideraciones produjeron una natural reacción en la industria pesquera. Se pensó en que la misión de las Mutualidades nunca se cumplió con más positiva eficacia, que aliviando a la flota de una carga superior a la resistencia económica de la industria.

Coincidió con este movimiento, en favor del rescate de los riesgos de

guerra para el seguro mutuo, la mejora en los valores básicos, después de una cuidadosa revisión.

Así se posibilitó el consorcio de las mutualidades más importantes, que constituyó una brillante página de la solidaridad pesquera. Se vió prácticamente, desde marzo a junio de 1943, en que se practicó el sistema, la importante economía que representa, y especialmente, se puso de relieve la necesidad de utilizar fórmulas de la misma naturaleza, para evitar gastos no indispensables. Merced a la asunción del riesgo de guerra por las mutualidades, la mayor parte de las empresas pesqueras del Noroeste y del Cantábrico, privadas de los frutos que reportaba la pesca en Grande Sole, podrán resistir la crisis que desde junio último tiene a la mayor parte de la flota de altura paralizada en ambas regiones.

Tres meses ha durado tan ejemplar experiencia, en su fase más arriesgada: la navegación al Norte del paralelo 48°. En los tres meses no se ha registrado ni un solo siniestro.

Con solo reparar en que el consorcio mutua ha asegurado capitales por 120.000.000 de pesetas, se comprenderá que en los tres meses ha ahorrado a los consorciados una elevada cantidad de millones de pesetas.

Situación actual del problema

La Orden de 11 de junio último (B. O. del 13), transcrita en el número correspondiente al 15 de esta Revista, ha introducido modificaciones substanciales en la contratación de riesgo especial de guerra. La disposición se refiere expresamente al "Ra-

mo de Transportes" y al "seguro de mercancías", sin citar a la pesca. No obstante, los términos de generalidad en que está concebida, han permitido una interpretación que incluye al seguro mutuo en el ámbito de las nuevas normas.

Exigen a las entidades aseguradoras la constitución de un depósito de un millón de pesetas, la integración en el Consorcio Español de Seguros de Guerra y la contratación aplicando las pólizas y tarifas del mismo, aparte de otras formalidades y garantías. Entre éstas se cuenta la inmovilización de la reserva extraordinaria, establecida por la Orden de 22 de septiembre de 1942, que equivale al 50 por ciento de las primas recaudadas, no extornables hasta el final de la guerra.

La mera enunciación de estas reglas, revela que la industria pesquera volvería a encontrarse, desde que su vigencia se iniciara, en situación análoga a la que vino difícilmente conllevando hasta el 1.º de marzo último.

Antes de que el nuevo régimen se adopte, es de esperar de se revisen las posibilidades de aplicarlos con eficacia a la industria pesquera. Si así ocurre, como no dudamos, siempre prevalecerá el criterio de distinguir las diversas clases de navegaciones, a los efectos del seguro.

El mismo principio diferenciador, entre la mercante y la pesquera, que se consagró al crear el seguro obligatorio de las tripulaciones contra riesgos de guerra, deberá allanar el camino en el campo del seguro de cascos, permitiendo a las mutualidades seguir asumiéndolo con la misma facilidad y eficiencia que hasta ahora.



ANECDOTARIO DEL MAR



Los peces luminosos

A medida que se profundiza en las aguas del mar, la luz es cada vez más escasa, y en las grandes profundidades oceánicas la oscuridad es completa.

Los animales que viven en esas zonas tienen la particularidad de emitir luz, supliendo de esta manera la falta de luz natural en los abismos oceánicos.

En general, a estos animales se les da el nombre de fosforescentes, siendo los peces los que presentan este fenómeno en más alto grado. A los lados del cuerpo presentan, algunos de estos peces, dos hileras de puntitos luminosos que, como diminutos farolillos, iluminan el espacio donde el pez se mue-

ve. Los farolillos en cuestión no son otra cosa que unas glándulas que segregan una sustancia viscosa que, al salir al exterior se hace fosforescente, brillando con maravillosa intensidad. Generalmente, las glándulas luminosas las tienen distribuidas a lo largo del cuerpo; pero hay peces que emiten luz por sus ojos y otros que llevan en el lado superior un largo apéndice, en cuyo extremo va el órgano luminoso como si fuera un farol.

La luz que emiten estos peces creen algunos naturalistas que no sólo les sirve para ver el lugar donde se mueven sino también para amedrentar a sus enemigos, muy numerosos y voraces, en grandes profundidades submarinas.