

# ¡RIESGO DE GUERRA A ESTRIBOR!

## El mercado asegurador británico y estadounidense, el transporte marítimo y los riesgos de guerra durante la Primera y la Segunda Guerra Mundial

Mariano Sciaroni

### Los riesgos de guerra y la navegación

Desde los primeros inicios de la actividad aseguradora en forma organizada y tal como hoy la conocemos (es decir, desde que *Edward Lloyd* abrió su café en la londinense *Tower Street*), los riesgos de guerra, como subespecie de riesgo a los que puede enfrentarse la navegación, se encontraron habitualmente incluidos dentro de las pólizas de seguro marítimo que usualmente se ofrecían al mercado <sup>(1)</sup>.

Es en los primeros años del siglo XIX, durante el embargo napoleónico a las Islas Británicas, cuando empieza a esbozarse una diferenciación entre los riesgos de la navegación y los de guerra, empezándose a emitir en el Reino Unido pólizas que excluían los riesgos de “captura, apresamiento o confiscación en el puerto de descarga”, lo que después se amplió a la “captura o apresamiento” en cualquier parte del trayecto marítimo, para finalmente, en 1863, comenzar a mencionarse directamente la exclusión de las “hostilidades y sus consecuencias” <sup>(2)</sup>.

Para el año 1898 <sup>(3)</sup>, los sindicatos que componían el *Lloyd’s Insurance Exchange* dejaron de incluir el riesgo de guerra entre la cobertura habitual para riesgos marítimos, mediante la cláusula “Libre de Captura o Incautación” (*Free of Capture & Seizure* o *F.C. & S*) <sup>(4)</sup>, que comenzó a asegurarse por separado y, por supuesto, con una prima diferenciada.

Vale decir que en ese año se produjo el ahora olvidado “Incidente de *Fashoda*” <sup>(5)</sup>, por el que Inglaterra y Francia casi llegaron al estado bélico. Es dable pensar que los suscriptores (los funcionarios autorizados por un asegurador para aceptar riesgos) evaluaron el gran daño que podrían generar a la navegación los nuevos adelantos en el armamento naval, desde cañones de mayor calibre hasta la introducción del torpedo, para llegar a la conclusión que los riesgos de guerra, que podrían generar ahora siniestros verdaderamente desastrosos, merecían una cobertura aparte.

Al año siguiente, salvo estipulación en contrario, la gran mayoría de las pólizas de seguro marítimo excluían la cobertura por riesgos de guerra mediante la citada cláusula *F.C. & S.* <sup>(6)</sup>. Por tanto, los propietarios, llegado el caso, debían tomar una póliza para los riesgos habituales de la navegación, y otra para los riesgos de guerra. Y no era de extrañar que, acaecido un siniestro

El Dr. Mariano Pablo Sciaroni ([mps@abfbp.com.ar](mailto:mps@abfbp.com.ar)) se recibió de abogado en la Universidad Católica Argentina en 1999, y cursó durante los dos años siguientes la Maestría en Estrategia y Geopolítica, en la Escuela Superior de Guerra del Ejército Argentino. Es abogado especialista en seguros y litigios, habiendo realizado variados cursos de su especialidad, encontrándose actualmente asociado al estudio jurídico Alchouron, Berisso, Brady Alet y Fernandez Pelayo, con sede en la Capital Federal.

<sup>(1)</sup> Una póliza de seguro marítimo emitida en Londres en el año 1744 indicaba que “entre las aventuras y peligros que nosotros los aseguradores nos comprometemos a asumir, y tomar como nuestro en este viaje se encuentran: los propios del mar, los buques de guerra, fuego, enemigos, piratas [...] abordamientos, arrestos, limitaciones y retenciones por todos los reyes, príncipes y personas de cualquier nación [...] así como cualquier otro peligro, pérdida o infortunio que haya o vaya en herida, detrimento o daño del barco asegurado” *Magens “On Insurance”, London, 1755, citado en “Marine Risk and War Risk”, Harvard Law Review, Vol. 33, No. 5, marzo de 1920, pág. 706. El texto, completo, es similar al contenido en el British Marine Insurance Act de 1906.*

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 819

Enero / marzo de 2008

Recibido: 30.1.2007



(2)

*William Vanden Heuvel, Marine Insurance: Liability of the Government as War Risk Insurer for Loss in Consequence of Warlike Operations, Cornell Law Quarterly, Cornell University, Vol. 37 (1951-1952), pág. 100.*

(3)

*Helen Benzie, War and Terrorism Risk Insurance, St. John's Journal of Legal Commentary, Vol. 18:2, 2004, pág 428.*

(4)

*Un análisis completo de la cláusula F.C. & S. y su historia puede encontrarse en Britain S.S. Co. vs. The King (The Petersham), (1919) 2 KB 670, 692.*

(5)

*En el año 1898, 150 tirailleurs franceses confrontaron con una poderosa flotilla de gunboats ingleses en Fashoda, ahora Kodok (Sudán). Si bien el conflicto no pasó a mayores, al llegar la noticia a París y a Londres las masas enloquecieron, pidiendo la guerra y acusando a su contraria de expansionismo y agresión. Finalmente, el conflicto terminó con una victoria diplomática del Reino Unido.*

(6)

*La cláusula estuvo presente hasta principios de los años '80.*

(7)

*Ver por ejemplo Standard Oil Co. of NJ vs. United States, en 340 US 54 (1950) o Leyland Shipping Co. vs Norwich Union Fire Insurance Society, en 1918 AC 350.*

(8)

*El nombre completo era Sub-Committee of the Committee of Imperial Defence on the insurance of British shipping in time of war, es decir Sub-Comité del Comité de Defensa Imperial Relativo al Aseguramiento del Tráfico Marítimo Británico en Tiempo de Guerra.*

(9)

*Un resumen del informe puede leerse en la página web de la British Official Publications Collaborative Reader Information Service, en <http://www.bopcris.ac.uk/bopall/ref7669.html>*

(10)

*Howard N. Bennet, "Marine Insurance & War Risks", Nottingham University Centre for International Defence Law Studies, May 26, 1993, disponible en [www.fsa.ulaval.ca/personnel/vernag/eh/F/cons/lectures/war.risks.html](http://www.fsa.ulaval.ca/personnel/vernag/eh/F/cons/lectures/war.risks.html).*

(11)

*Howard N. Bennet, op cit.*

tro que acarreará daño o la pérdida del buque asegurado, el asegurador de riesgos de la navegación lo rechazara manifestando que el mismo se produjo por riesgo de guerra, y viceversa. Finalmente, la jurisprudencia estableció que no existía una regla a seguir, y era una cuestión a analizar cada caso para establecer la causa del siniestro y qué asegurador debía responder<sup>(7)</sup>.

Delimitado el espectro de este trabajo, adentrémonos en los seguros de riesgos de guerra, respecto de ambas contiendas mundiales del siglo XX.

## La Primera Guerra Mundial

Los vientos de guerra soplaron con intensidad en Europa durante los primeros años del siglo XX.

Para el año 1913, las tensiones en el continente eran tan fuertes que el gobierno de Su Majestad Británica estableció un comité<sup>(8)</sup> que evaluaría el estado del mercado asegurador, y la posibilidad que quedaran aseguradas las coberturas de guerra en la navegación marítima comercial, esta última fundamental tanto para mantener la economía insular británica, como para sostener el esfuerzo de guerra en el continente y las colonias.

Es de entender que el gobierno británico se tomaba en serio las capacidades oceánicas de la armada de guerra alemana, temiendo que pudiera la misma interrumpir efectivamente sus líneas marítimas de comunicación.

El comité llegó a la conclusión que aproximadamente el 70 % de los mercantes afectados al tráfico comercial se encontrarían sin cobertura asegurativa en caso de conflicto armado, principalmente porque las mutuales de seguros, que emitían gran parte de las pólizas por riesgos de guerra, limitaban la cobertura al arribo de la embarcación asegurada al primer puerto seguro una vez iniciadas las hostilidades.

Era claro que la falta de cobertura asegurativa implicaría que dichos mercantes no salieran de aquel puerto seguro, en tanto su pérdida podría significar la ruina para su propietario, comerciante al fin, por más patriota que se considerare.

Atento ello, no fue sorprendente que el comité recomendara que el Estado reasegurara las pólizas que amparaban riesgos de guerra, en un 80 % en lo que hace a cascos<sup>(9)</sup>, lo que se hizo masivamente efectivo una vez iniciadas las hostilidades de 1914 - 18, que se conocieron como la Primera Guerra Mundial, e involucraron a casi la totalidad de las potencias europeas.

En lo que hace a carga, el gobierno británico abrió una oficina para asegurar (en forma no exclusiva, es decir, dejando abierto también el mercado a los privados), mediante prima uniforme, carga transportada en cascos británicos<sup>(10)</sup>.

Si bien la participación en el mercado asegurador y reasegurador del gobierno británico no fue a los efectos de generar un ingreso, sino para que la industria pudiera seguir otorgando coberturas de riesgos de guerra, al final de la conflagración se obtuvo una ganancia de 132 millones de libras en lo que hace a las pólizas de casco, así como una pérdida de 17,5 millones por las coberturas de carga<sup>(11)</sup>.

Del otro lado del Atlántico se presentaba una cuestión similar a la británica, en tanto el mercado asegurador local tampoco se encontraba en condiciones, al inicio de las hostilidades en 1914, de hacer frente a las coberturas de guerra, por lo menos con costos razonables para los propietarios y armadores.

Debe aclararse que, si bien Estados Unidos permaneció neutral a la contienda europea hasta el año 1917, las exportaciones de aquel país al viejo continente, por supuesto por vía marítima (el vuelo transatlántico de *Charles Lindbergh*, el primero en cruzar sin escalas, que mejoró las

condiciones para el tráfico aerocomercial, es posterior al cese de hostilidades) y muchas veces en barcos de bandera norteamericana, sufrían el constante ataque de corsarios atacando en la superficie y por debajo del agua, haciendo tal situación insostenible para el tráfico comercial.

Así las cosas, el Congreso norteamericano sancionó la *War Risk Insurance Act* (o Ley de Aseguramiento de Riesgos de Guerra), la que creó la Oficina de Aseguramiento de Riesgos de Guerra, en el ámbito del Departamento del Tesoro, que comenzó a funcionar en septiembre de 1914. Esta, podríamos decir, verdadera aseguradora estatal se encontraba primigeniamente limitada a otorgar pólizas que ampararan riesgos de guerra para los cascos mercantes norteamericanos y la carga en ellos transportada<sup>(12)</sup>.

En etapas más avanzadas de la guerra, la *War Risk Insurance Act* fue ampliada, especialmente para dar cobertura a barcos navegando con bandera de terceros países, así como para otorgar coberturas de vida al capitán y a la tripulación de los buques asegurados.

Debemos indicar que el Congreso reservó también la suma de US\$ 50.000.000 para hacer frente a las diversas contingencias que pudiera tener que pagar la Oficina.

Sin embargo, en igual sentido que la experiencia inglesa, esta aseguradora estatal se convirtió en un buen negocio. Ya que si bien se pagaron US\$ 29.407.000 en reclamos de toda índole, principalmente en las indemnizaciones por la pérdida de 61 cascos<sup>(13)</sup>, cuando la Oficina cerró, en 1924, existía un balance positivo de US\$ 17.500.000<sup>(14)</sup>.

Es interesante indicar, a los fines de dar un parámetro de los valores manejados en la navegación marítima a principios del siglo pasado, que el monto más grande abonado fueron los US\$ 8.274.023, por el siniestro del *Kermanshaw*, hundido en viaje de Nueva Orleans a El Havre<sup>(15)</sup>.

Como vemos, las experiencias a ambos lados del Atlántico fueron similares, tanto como por la creación de una oficina (realmente una aseguradora) especializada en coberturar riesgos de guerra, como las ganancias que, sin ser el fin principal, se obtuvieron al fin de la contienda.

Este último punto es interesante. De acuerdo a la estructura actuarial del seguro, podría entenderse que las primas fueron elevadas en relación a los siniestros efectivamente acaecidos, en especial teniendo en cuenta que no se perseguía un rédito económico.

Posiblemente ello sucedió por el embotellamiento de la flota de superficie alemana que ocasionó la británica *Home Fleet*<sup>(16)</sup> estacionada en *Scapa Flow*<sup>(17)</sup>, el relativo éxito de los corsarios de superficie, y las diversas complicaciones que planteaba la infancia del arma submarina, que imposibilitaron un mayor suceso de la Armada Imperial Alemana contra el tráfico mercante.

Por último, también es curioso el análisis de los diversos métodos recomendados para reducir la siniestralidad de los mercantes, recomendados por las dos oficinas a los lados del Atlántico, así como por los comités de protección marítima.

Estos últimos especialmente propusieron el armar a los mercantes con cañones de tiro rápido y cargas de profundidad, la generación de pantallas de humo y mejoras en los cascos, mientras que, comenzando en la Oficina de Aseguramiento de Riesgos de Guerra de los Estados Unidos, se propuso que se equipara a los cargueros con carbón que generara menos humo, así como el camuflaje mediante pintura de los mismos<sup>(18)</sup>. Esta última medida, que se propuso a partir de octubre de 1917, implicaba un incremento de la prima en un 1,5 % para el caso de ser desoída<sup>(19)</sup>.

Sin perjuicio de ello, posiblemente el convoyado de mercantes haya sido la medida más efectiva de toda la guerra para evitar el hundimiento de los mercantes, para satisfacción de los marinos y aseguradoras y decepción de los frustrados "siniestrantes".

(12)  
Edward Hurley, *The Bridge to France*, J. B. Lippincot Co., London, 1927. Ver especialmente Capítulo XXI, "Allied Shipping Problems".

(13)  
"History of US Government Involvement in Insurance", en *US Department of Veteran Affairs*, disponible en <http://www.va.gov/>

(14)  
Tomado de "Nine Cold Men", artículo aparecido en *Time Magazine*, 24.11.1941.

(15)  
Edward Hurley, *op. cit.*

(16)  
*La flota británica destinada a la protección de la metrópoli y sus aguas circundantes.*

(17)  
*Base británica en las Islas Orkney, Escocia, cerrada en 1956.*

(18)  
Edward Hurley, *op. cit.*

(19)  
Alan Raven, "The Development of Naval Camouflage 1914 - 1945" en [http://www.shipcamouflage.com/2\\_1.htm](http://www.shipcamouflage.com/2_1.htm)

## La Segunda Guerra Mundial

Si bien el Tratado de Versalles puso fin al estado de guerra imperante contra Alemania, no dio sino origen a un estado de tirantez en toda Europa, generado principalmente por el resentimiento alemán al mismo, así como a las duras condiciones de compensaciones de guerra.

Para el año 1938 el ascenso vertiginoso de Hitler y una ineficaz política del primer ministro británico Neville Chamberlain hicieron repensar, como cuando las nubes de guerra se cernían sobre Europa en el año 1913, al gobierno británico acerca de las condiciones de aseguramiento de guerra que debería enfrentar la flota mercante en caso de estallar el conflicto, en tanto los problemas que analizamos para la otra contienda se repetirían, parecía evidente, en la que se avecinaba.

Finalmente esto llevó a la *War Risks Insurance Act* (Ley de Aseguramiento de Riesgos de Guerra) de 1939, en la que el gobierno británico, a través del Ministerio de Transporte de Guerra, se comprometió a reasegurar los riesgos de guerra sucedidos por el accionar de los enemigos de la corona, para el transporte marítimo comercial en lo que hace a cascos y carga <sup>(20)</sup>, realizándose diferencias si el tráfico marítimo tocaba un puerto de la metrópoli o si se realizaba entre puertos de ultramar, ya que en este último caso existía aseguramiento privado sin restricciones <sup>(21)</sup>. Esto llevó, finalmente, a un fortalecimiento del mercado de seguros, favoreciendo particularmente a *Lloyd's* y al mercado en general, que terminó la contienda con considerables ganancias.

Es de destacar que la marina mercante británica perdió en los años de guerra 1.945 barcos, de los cuales, se estableció, se perdieron 1.719 por riesgos de guerra (y por tanto susceptibles de indemnización por las pólizas que en este trabajo nos ocupan) y 226 por riesgos inherentes a la navegación <sup>(22)</sup>. Las 9.371.000 toneladas perdidas equivalían al 52 % de las disponibles en 1939.

El gobierno de Su Majestad, en su calidad de reasegurador, giró la suma de 268.574.000 libras para el pago de tales pérdidas <sup>(23)</sup>. Cabe agregar que sólo un pequeño porcentaje de ese dinero fue directamente al bolsillo de los propietarios de los barcos perdidos, destinándose la mayoría a una cuenta especial, de donde los beneficiarios podrían retirarlo solamente para ser imputado a la construcción de otro u otros barcos.

El otro país en análisis, Estados Unidos, permaneció en esta guerra más de dos años en un estado gris de neutralidad (ya que el *Lend Lease Agreement* <sup>(24)</sup>, el patrullado y escolta de convoyes neutrales, etc., no entran dentro del concepto estricto de neutral), sin embargo enfrentó el mismo problema que en la Primera Guerra Mundial, al ser atacados sus barcos, medio de sus exportaciones, por error o por entrar en lo que los alemanes consideraron zona de guerra, ubicado alrededor de las Islas Británicas.

Para el año 1938, mientras el mercado de reaseguros londinense, también consciente del conflicto que explotaría al año entrante, elevaba las primas para los reaseguros de riesgo de guerra en el transporte marítimo, las aseguradoras estadounidenses se decidieron por la creación de un fondo de intercambio (realmente un autoseguro, en los cánones modernos) que permitiera reasegurar localmente las pólizas que amparaban riesgos bélicos, en lo que a carga refiere, lo que no estaba sucediendo a gran escala.

De tal manera, al año siguiente, nació el *American Cargo War Risk Exchange*, un pool formado por 150 compañías con un patrimonio en exceso de mil millones de dólares <sup>(25)</sup>.

El fondo funcionaba de una manera simple y a la vez efectiva, ya que el riesgo de guerra era asumido por las 150 compañías, y dividido entre todas ellas. El 100 % de la prima percibida por la aseguradora que emitía la póliza era girada al fondo, exigiéndole a éste solamente la prima proporcional al riesgo que decidió asumir una vez que, como aseguradora, ingresó al fondo. Los siniestros eran pagados en la misma proporción que la prima exi-

(20)  
Helen Benzie, *op. cit.*, pág. 429.

(21)  
Howard N. Bennet, *op. cit.*

(22)  
M. G. Kendall, "Losses of U.K. Merchant Ships in World War II", *Economica, New Series*, Vol. 15, No. 60. (Nov., 1948), págs. 291-292.

(23)  
M. G. Kendall, *op. cit.*, pág. 292.

(24)  
El préstamo de ingentes sumas de dinero en material de guerra a Gran Bretaña y a otros países aliados.

(25)  
"Nine Cold Men", *Time Magazine*, *op. cit.*

gida, también en relación al porcentaje fijado al empezar a operar con el fondo<sup>(26)</sup>. El límite de cobertura, en principio, fue de US\$ 2.500.000 por barco, aunque luego el mismo fue elevado<sup>(27)</sup>.

La reaseguradora funcionó en forma plena desde 1939 hasta 1942<sup>(28)</sup>. Los primeros tiempos fueron realmente malos para la misma, en tanto que desde junio de 1939 a junio de 1942 percibió US\$ 140.125.180 en primas, debiendo abonar US\$ 141.578.870<sup>(29)</sup> por los siniestros amparados, lo que dejaba a la actividad con un saldo negativo. Sin embargo, para fines de aquel año ya podía exhibir un balance positivo de US\$ 35.640.308<sup>(30)</sup>, fruto de un incremento de las primas y una baja de la siniestralidad, en tanto los submarinos alemanes participantes del "Redoble de Tambor"<sup>(31)</sup> habían sido finalmente controlados por las fuerzas navales de los Estados Unidos.

Vale anotar también que el valor de la prima era sustancialmente menor, por idéntica cobertura, si era tomada en el Reino Unido, siendo la mitad en la mayoría de los casos. Sin embargo, en tanto los siniestros eran pagados con devaluadas libras, muchos preferían seguir asegurándose en los Estados Unidos<sup>(32)</sup>.

En lo que hace a la cobertura de cascos, la situación era distinta, en tanto en el período de entreguerras, por la particular evaluación realizada por los propietarios de los buques acerca de la posición geoestratégica de los Estados Unidos, no era habitual dicha cobertura en los barcos de bandera norteamericana, por lo que el mercado no contaba con gran solidez económica.

Sin embargo, el "Sindicato" (el nombre coloquial de la entidad que organizaba la totalidad de las aseguradoras que brindaban cobertura marítima de cascos<sup>(33)</sup>), a los fines de que no se asegurara fuera del país, y también para ayudar al gobierno, se ofreció a cubrir cascos hasta la suma de US\$ 4.000.000<sup>(34)</sup>.

Lamentablemente, para fines de 1942 había perdido US\$ 24.264.427 y se encontraba al borde del colapso, por lo que se decidió la retirada del mercado<sup>(35)</sup>.

El año 1942, teniendo en cuenta que las compañías privadas no podían ya emitir pólizas que ampararan riesgos de guerra a costos razonables (lo que paralizaría a la actividad naviera), también vio la creación de una aseguradora de riesgos de guerra en el seno de la *War Shipping Administration* (Administración de la Navegación de Guerra, institución oficial de los Estados Unidos), bajo la normativa legal de la *Merchant Marine Act* (Ley de la Marina Mercante) de 1936.

La aseguradora amparaba casco y carga, aunque luego llegó a amparar a las tripulaciones, con una cobertura de US\$ 5.000 por muerte del tripulante y \$ 7.000 por su incapacidad total y permanente.

Como los casos anteriores, también mediados de aquel año representó un momento difícil para la misma, en tanto entonces operaba con un déficit de US\$ 12.000.000. Sin embargo, ya para el año 1943, y ante la anotada retirada de los sumergibles alemanes, existía una ganancia de US\$ 35.000.000<sup>(36)</sup>, dejando también el fin de la guerra un balance positivo, pese a que se perdieron 1.563 mercantes<sup>(37)</sup> durante el transcurso de las hostilidades.

En lo que hace a los Estados Unidos, es interesante hacer notar que en el período de su neutralidad, hasta diciembre de 1941, las aseguradoras de riesgos de guerra marítimos fueron a pérdida, y sólo un año después de dicha fecha el mercado comenzó a generar una ganancia. Sin embargo, es de hacer notar que dicho lapso de tiempo se caracteriza por una alta siniestralidad para buques de cualquier bandera, especialmente si navegaban cerca de las Islas Británicas, que no puede sino achacarse a la por entonces altamente efectiva arma sub-

(26) Donald Chadwick, "The American Cargo War Risk Reinsurance Exchange", en *Contingencies (Revista de la American Academy of Actuaries)*, mayo / junio de 2001. El artículo fue subido a la red y puede ubicarse en [www.contingencies.org](http://www.contingencies.org)

(27) Donald Chadwick, *op. cit.*

(28) "A Brief History Of Underwriting Cycles", *National Association of Insurance Commissioners 1991*, en <http://www.stewartconomics.com/Cycle%20History.pdf>

(29) John H. Magee, "Position of the Government as an Insurer of Ocean Marine War Risks", *Journal of the American Association of University Teachers of Insurance*, Vol. 10, No. 1, (Marzo 1943), pág. 50.

(30) John H. Magee, *op. cit.*, pág. 50.

(31) El envío de submarinos alemanes a la costa este de los Estados Unidos, que tomó totalmente desprevenido a aquel país, y generó lo que en los círculos de la *Ubootwaffe* (fuerza de submarinos alemanes) se consideró como "el segundo tiempo feliz" (el primero fue contra la navegación británica, desde mediados de 1940, ante la falta de radar y la poca coordinación de los buques escolta). Cabe agregar que algunos autores consideran que la "Operación Redoble de Tambor" se limitó al envío inicial de submarinos a la costa este, mientras que otros anotan que se extendió a toda la campaña submarina en tal ubicación. En aras de la claridad, consideraremos este último caso como el correcto.

(32) Tomado de "The Insurance Mystery", artículo aparecido en *Time Magazine*, 9.11.1942.

(33) Se denominaba en forma completa como *American Marine Insurance Syndicate "C"*.

(34) John H. Magee, *op. cit.* pág. 53.

(35) John H. Magee, *op. cit.* pág. 53.

(36) *War Shipping Administration, "Merchant Marine at War"*, disponible en <http://www.ibiblio.org/hyperwar/ATO/Admin/WSA/MMatWar-44/index.html>

(37)  
*US Merchant Marine "U.S. Merchant Marine Casualties during World War II", en <http://www.usmm.org/casualty.html>*

marina alemana. Dicha amenaza fue cediendo desde mediados del año 1942, para ser virtualmente nula a finales de la contienda.

Y en ambos casos, la cobertura asegurativa sirvió para seguir manteniendo los buques en el mar, para compensar los cascos aliados perdidos durante la llamada Batalla del Atlántico (que ocasionó el 70 % de las pérdidas de buques mercantes) y en los demás teatros de la Segunda Guerra Mundial, así como constituyó la base para la reconstrucción de las marinas mercantes en la posguerra.

Vale agregar también que en esta contienda, como en la anterior, constituyó el aseguramiento de riesgos de guerra un buen negocio para las aseguradoras y reaseguradoras, sean privadas o estatales, de ambos países. Es claro que la baja de siniestralidad, a partir de un elevado control del mar por parte de los aliados, no tuvo una correlación en la disminución de las primas, generándose un desajuste en beneficio del asegurador.

Sin embargo, lo importante es remarcar que la actividad aseguradora contribuyó al esfuerzo de la guerra, asumiendo riesgos que habrían sido inasegurables en tiempos de paz, lo que contribuyó a mantener a la macroeconomía finalmente estabilizada.

### **A modo de colofón**

Resulta verdaderamente interesante el análisis del mercado asegurador en tiempos de crisis mundial, en lo que hace a las coberturas por riesgos de guerra en el transporte marítimo, y el papel del Estado interviniendo cuando la capacidad del mismo se veía excedida.

Sin duda alguna la actividad aseguradora, en los términos supra citados, contribuyó eficazmente a la victoria final en ambas guerras. Ello en atención que no puede concebirse una victoria en las dos contiendas sin una marina mercante, y tampoco concebirse una marina mercante sin aseguramiento de riesgos de guerra.

Lo expuesto sin perjuicio de las ganancias que deparó la actividad asegurativa, en lo que hace a los riesgos de guerra del transporte marítimo, al final de ambas contiendas, lo que se presenta como algo curioso, ya que podría pensarse que la actividad (con el apoyo o en la operación del Estado) trabajaría voluntariamente a pérdida en aras a conseguir un menor costo de operación para la actividad marítima.

Asimismo, no deja de sorprender la semejanza entre la reacción de los gobiernos británico y estadounidense durante los pretéritos enfrentamientos mundiales con las acciones tomadas por los mismos luego que los ataques del 11.9 y el inicio de la "Guerra contra el Terror" hicieran temblar a los aseguradores del globo.

Es útil entender, por ejemplo, que *Pool Re* en el Reino Unido, la cobertura establecida a partir del capítulo XIII de la *Federal Aviation Act* o la que ampara al tráfico marítimo en zonas de guerra (38), en lo que hace a los Estados Unidos poseen un sólido antecedente en la problemática marítima transatlántica de ambas guerras mundiales, en lo relacionado con los riesgos de guerra. Sus semejanzas no hacen más que acreditar lo expuesto.

Nuevamente, conocer el pasado sirve para entender el presente y avizorar cuál puede ser el futuro. El mercado asegurador no es una excepción a esta útil regla. ■

(38)  
*Es más, el Presidential Memo on Marine War Risk Insurance Coverage, destinado al Depto. del Tesoro, en 12.12.2001 (EE. UU), a los fines de que los barcos que naveguen por Medio Oriente tengan cobertura, se sustenta en la citada Merchant Marine Act de 1936.*