

# Intervención del Estado en la venta y gravamen de embarcaciones

## VIENTA

La intervención del Estado en la propiedad de las naves no es de ahora; ya un Decreto de 22 de agosto de 1931 prohibió la venta de embarcaciones tanto a las personas jurídicas como naturales extranjeras, lo mismo que la hipoteca de dichas naves, por razón, según el preámbulo, de conseguir el que España tuviese una Marina mercante que bastase a llenar las necesidades de la economía nacional. Otra disposición anterior, el Decreto de 13 de junio de 1916, limitó al 25 por 100 la proporción de accionistas extranjeros en las sociedades anónimas navieras. Esta última disposición fué fácilmente burlada, porque, al limitar la prohibición a las sociedades anónimas, las personas colectivas se transformaron en limitadas, y de esta suerte los extranjeros pudieron continuar con el goce pacífico de grandes participaciones en el capital de tales empresas, propietarias de barcos abanderados en España.

En 2 de marzo de 1938, por Ley de igual fecha, quedaron intervenidos todos los buques y a disposición del Gobierno Nacional, y en la propia Ley aparece un artículo, el 3.º, que, copiado a la letra, dice así:

«Se consideran nulos y se declaran prohibidos todos los actos de enajenación, gravamen o libre disposición que, sin autorización expresa del Poder público, pudieran haberse efectuado a partir del 18 de julio de 1936, o se efectuaran en lo sucesivo por los propietarios y armadores de buques, bien por sí mismos o por medio de representantes de cualquier índole, o se hubiesen llevado a cabo en virtud de órdenes o delegaciones de autoridades que no pertenecieran al territorio liberado, o no se originasen dentro

del mismo, subsistiendo la mencionada prohibición hasta el momento en que, por quedar restablecida la normalidad en la vida del Estado, se levante la intervención que la presente Ley establece.»

Es indudable que el precepto anterior tuvo razón de ser en la época en que fué dictado, no sólo para poner en manos del Gobierno Nacional todos los buques disponibles, sino para evitar las consecuencias de ventas simuladas, a fin de salvar posibles responsabilidades. Terminada la guerra, y con el desarrollo del negocio naviero, se efectuaron infinidad de ventas de barcos, estimándose inaplicable la Ley del 38 por no tener ya objeto, lo que vino a corroborar la Orden de 20 de agosto de 1942, al establecer la obligatoriedad de la autorización para la venta de buques de más de 200 toneladas. De acuerdo con la legislación citada, a mi juicio, la situación actual es la siguiente:

a) Subsiste la prohibición de venta a extranjeros, lo mismo que a personas jurídicas extranjeras.

b) Es libre la venta a españoles de barcos inferiores a 200 toneladas, si bien con las circunstancias de valoración que establece la Orden de 19 de junio de 1941.

c) Las acciones de las Compañías navieras han de ser nominativas.

d) Son válidas las enajenaciones hechas a españoles, desde la Liberación, de barcos de cualquier tonelaje, hasta la publicación de la Orden de 20 de agosto de 1942, que exigió la autorización para la venta de embarcaciones mayores de 200 toneladas.

## GRAVAMEN

La Ley de 2 de marzo de 1938, citada al principio, que decretó la intervención de todas las embarcaciones y prohibió las ventas, declaró igualmente nulos los gravámenes que sobre las mismas se constituyeran. Sólo encontramos, en materia de gravámenes, una Ley de 27 de febrero de 1939, anterior, por consiguiente, a la terminación de la guerra, autorizando la constitución de hipotecas a favor de extranjeros, cuando se trate de casos especiales y para contribuir a la recuperación de la flota española. Las mismas ra-

zonas que hay para considerar derogada la Ley de marzo de 1938, en cuanto a las ventas, deben estimarse aplicables a la materia de gravámenes, porque la Orden de 20 de agosto de 1942 sólo se refiere a las ventas, omitiendo toda formalidad respecto a gravámenes; y si bien toda hipoteca envuelve una posible enajenación, no es menos cierto que los preceptos prohibitivos han de interpretarse de modo restrictivo, y no hay por qué estimar vigente una prohibición que la Ley no ha tenido el cuidado de conservar.

Esta ausencia de regulación legal en materia de hipoteca naval contrasta con la exuberancia que respira el llamado crédito naval, que en definitiva es concepto más amplio y en el que va incluida aquélla, o sea la hipoteca, si bien en la actualidad el concepto *crédito naval* aparece concretado al que presta el Estado. Ogea y Balseiro estudian la materia con todo detalle en el libro recientemente publicado con el título de *La Marina y el crédito naval* (1). De su estudio se deduce que el crédito naval tiene un alcance y una finalidad limitados, puesto que su empleo se halla condicionado y en ningún caso puede ser utilizado en embarcaciones de recreo. Por ello, no es de extrañar que se acuda a la otra forma de crédito, a la hipoteca naval, que regula la ya arcaica Ley de 21 de agosto de 1893 (2), en cuyo desenvolvimiento y desarrollo actuales no encontramos más obstáculos que los derivados de la condición de acreedores extranjeros, a favor de los cuales no puede ser utilizada esta clase de crédito, salvo en los supuestos, hoy poco probables, de la Ley de 27 de febrero de 1939, antes citada.

La ya complicada legislación en materia de buques presenta, en estos momentos, las dudas antes apuntadas, o sea la de posibilidad de venta y la de su hipotecabilidad. Ríos Mosquera, en su estudio «Los buques ante el Registro mercantil» (3), resuelve los problemas relacionados con la inscripción y pone de relieve la anomalía que significa la previa obtención de la autorización administrativa para producir la correspondiente alteración en el expediente

(1) Madrid, 1944

(2) Para un estudio de la hipoteca naval, véase: González Revilla: «Manual práctico de la hipoteca naval», 1894.—Escardó: «Notas sobre la ley de Hipoteca Naval», REVISTA CRÍTICA DE DER. INMOBILIARIO, tomo V, pág. 38.—Bothelier: «La hipoteca naval», en la misma REVISTA, tomo IX, pág. 161.—Fariña y Olondo: «Derecho marítimo», tomo II, pág. 464. Madrid, 1942.

(3) REVISTA CRÍTICA, tomo XIV, pág. 1.

del buque, apuntando las soluciones que a su juicio cabe introducir en esta materia. Tal autorización se halla exigida por la Real orden de 8 de agosto de 1924, pero en realidad es un trámite posterior al otorgamiento de la escritura notarial, cuya copia ha de ser presentada.

De desear sería una refundición de todo lo legislado en materia de buques, cuya propiedad tiene cada día más importancia, simplificando, sin mengua de la vigilancia que al Estado corresponde en ellos, todo el procedimiento de venta e inscripción.

ENRIQUE TAULET.

Notario de Valencia