
12. Crédito Naval

A pesar de que dicho Crédito fue establecido por el Estado para favorecer la construcción naval a través del Ministerio de Hacienda, nunca ha tenido *preferencia* en los mismos la Flota del Monopolio, cuyos buques son actualmente propiedad del Estado español en su totalidad.

A principios del siglo XX y gracias a la clarividencia de D. Antonio Maura, tuvo lugar un gran resurgimiento de nuestra Marina; para lograrlo dictó la llamada Ley de Comunicaciones Marítimas, que representó un positivo estímulo para la construcción naval que quedó reflejado en las cifras de producción.

Con la implantación de la República el año 1931 y la Guerra de Liberación, se paraliza la construcción naval y hasta el advenimiento del nuevo Estado no existen disposiciones en esta materia.

Para iniciar la reconstrucción de la Marina Mercante, el Gobierno promulgó la Ley de 2 de junio de 1939 creando un sistema de Crédito Naval que permitió conceder a los armadores préstamos del 60 % del valor del buque a construir o de la modernización a realizar. Estos Créditos eran reintegrables en veinte años, al 2 % de interés. En determinadas condiciones podía elevarse el préstamo al 80 % e incluso al 100 %, excepcionalmente mediante garantías subsidiarias. La concesión de los préstamos correspondía al Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, quien podía realizar operaciones hasta el límite de 750 millones de pesetas en el plazo de diez años, a cuyo fin se le autorizó admitir Cédulas de Crédito Naval. Por la Ley de 7 de mayo de 1942 se dejó en suspenso esta limitación. Posteriormente se prorrogó la Ley de Crédito Naval por un plazo de diez años según indicaba la Ley de 23 de diciembre de 1948.

La escasez de materiales y el alza de precios que alargaron los plazos de entrega, circunstancias derivadas de la Segunda Guerra Mundial, impidieron el logro de la finalidad de las disposiciones anteriores, haciendo la situación crítica, ya que la escasez de producción de la industria naval, apenas bastaba a renovar nuestra envejecida Marina Mercante, que llegó a ser una de las más viejas del mundo.

A remediar la situación vino la Ley de Protección y Renovación de la Flota Mercante, promulgada el 12 de mayo de 1956.

Según el artículo primero del Reglamento de 1940, la concesión del Crédito Naval correspondía al Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, pero después del Decreto-Ley de 29 de diciembre de 1962, corresponde su concesión al Banco de Crédito a la Construcción, que asumió las funciones de dicho Instituto. En el artículo sexto de dicho Reglamento se establece las categorías o tipos de buques objeto de protección, señalando 12 categorías y la cuantía del préstamo podrá alcanzar hasta el 80 % del valor del buque.

El interés establecido a los préstamos fue en un principio el 2 % y posteriormente, por Orden Ministerial de 9 de diciembre de 1960 y de 12 de mayo de 1962, se fijó en el 4 %.

El plazo del préstamo según la Ley de 1939 es de veinte años como máximo y la Orden Ministerial de 9 de diciembre de 1960 señaló los plazos de diez y quince años según los tipos.

Los expedientes de Crédito Naval, según Orden de la Presidencia del Gobierno de 15 de abril de 1959, se tramitarán por el Banco de Crédito a la Construcción, por el orden de preferencia que señale la Subsecretaría de la Marina Mercante.

El *Boletín Oficial del Estado* de fecha 26 de diciembre de 1964 publicó una Orden Ministerial de Hacienda de fecha 17 de diciembre del mismo año, sobre autorizaciones y normas para aplicación del Crédito Naval en el bienio 1966-1967. Esta Orden quedó rectificada en el *Boletín Oficial del Estado* número 38, de fecha 13 de febrero de 1965.

La financiación del Crédito para la construcción y renovación de la Flota, se reguló por Orden de la Presidencia del Gobierno, de fecha 31 de julio de 1972, y fue prorrogado al 21 de octubre de 1975.

Con fecha 30 de junio de 1976 la Presidencia del Gobierno mediante Orden Ministerial actualiza las normas de financiación del Crédito para la construcción de la Flota Mercante.

Con fecha 21 de mayo de 1976 se convocó por Real Decreto un Concurso para la construcción en Astilleros nacionales de buques por un volumen de un millón de toneladas registro bruto. Este Real Decreto fija las condiciones de financiación, créditos y primas a la Construcción.

El *Boletín Oficial del Estado* número 45, del 22 de febrero de 1965, publicó la Orden Ministerial de Comercio que dictó normas a las que han de ajustarse las propuestas de concesión de Crédito Naval para dicho bienio fijando dos modalidades. La modalidad «A» establece quince años de plazo de amortización, 4 % de interés y 1 ‰ de comisión anual. La modalidad «B», diez años de amortización, 5 % de interés y 1 ‰ de comisión anual.

La Orden Ministerial de 3 de julio de 1968 (*Boletín Oficial del Estado* número 162, del 6 de julio de 1968) estableció la nueva financiación del Crédito para la Construcción y Renovación de la Flota Mercante, a la que se ha acogido CAMPSA para la construcción de los nuevos buques de 33.000 T. P. M., que se han construido en Matagorda (Cádiz) y los cuatro buques de 9.000 T. P. M., contratados con la Empresa «Bazán» (dos en Cádiz y dos en Cartagena).

A partir de 1950 CAMPSA ha seguido acogéndose a las ventajas del Crédito Naval en la medida que le fueron concedidos dichos créditos para poder ampliar su Flota de forma que cubriera sus necesidades.

Los créditos conseguidos por CAMPSA para la construcción de la Flota del Monopolio, han sido desde 1950 a 1967 a través del Banco de Crédito a la Construcción y desde esta fecha, para los dos buques de 33.000 toneladas peso muerto y los cuatro nuevos de 9.000 T. P. M., a través de la Banca Privada.



Vista del buque tanque «Campogules».