

El Rebeca centra las iniciativas de impulso a la marina mercante

El Clúster Marítimo Español celebra una nueva jornada donde se pone de relieve la necesidad de transformar la política de marina mercante para conseguir un registro nacional de buques más competitivo

El Clúster Marítimo Español (CME) celebra un nuevo Encuentro con la Mar, titulado Política de Marina Mercante: Como impulsar a la Marina Mercante, donde los asistentes ponen de relieve tanto la importancia estratégica de la marina mercante como la necesidad de disponer de un registro de buques español competitivo. De esta manera, en la jornada sacaron a relucir las deficiencias del actual registro nacional y se lanzaron propuestas para cambiar la situación.

El director técnico del CME, Fernando Robledo, arrancó la jornada esbozando la importancia del transporte marítimo para la sociedad en general, y rememoró intervenciones del director general de Marina Mercante y el presidente de ANAVE en sendos Desayunos con el Clúster, donde el primero aludió a la política de continuidad tras su nombramiento y el segundo abrumó con las cifras sectoriales y el papel destacado en diferentes situaciones de gran impacto mediático, como el volcán del Cumbre Vieja en la isla canaria de La Palma. "Como decía el presidente de ANAVE, todo esto son muestras de que España no puede vivir de espaldas al mar. Somos un país cuya flota controlada por empresas españolas suma algo más de 200 buques y 5 millones de GTs. Además, se mantiene el tamaño de la flota por encima de esos cinco millones por tercer año consecutivo, siendo el crecimiento medio anual de los últimos cinco años cercano al 5%, esto es, dos puntos porcentuales superior a la flota mundial", comentaba Robledo.

Pero el director técnico del Clúster no sólo destacó las fortalezas, sino las debilidades, como que la flota controlada por empresas españolas ocupa el undécimo lugar en el ranking europeo y el 36 en el mundial, muy lejos de las posiciones de otros países de nuestro entorno. "A pesar de que somos el tercer país del espacio económico europeo por tráfico portuario y cuarto por PIB, España cuenta con una flota controlada muy inferior a la que le correspondería, que genera un importante déficit de la balanza de fletes. Un sector marítimo desequilibrado y que no permite aprovechar el enorme potencial de generación de empleo y contribución a la economía española del sector marítimo en general", explicaba. En este punto, Robledo puso sobre la mesa diferentes problemas, entre los que destacó la actualización del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA).

Una herramienta específica para el Rebeca

El director general de la Marina Mercante, Benito Núñez Quintanilla centró su intervención precisamente en el Rebeca, explicando "de dónde venimos, dónde estamos y hacia dónde deberíamos ir". Lo primero que hizo es afirmar que ha incumplido la promesa de continuidad (en referencia al discurso de Fernando Robledo), porque ha cambiado el marco jurídico y la Dirección General está en proceso de cambio todavía, pues no han terminado de adaptarse.

En lo que concierne al Rebeca, Núñez explicó que hicieron un análisis comparativo con los registros

más exitosos de Europa (Malta, Madeira y Chipre) y otros no tan exitosos, pero sí con fuerte crecimiento como el de Dinamarca. Esto le permite afirmar que no hay diferencias sustanciales con el registro, al menos en lo referente al tema de las ayudas financieras, ya que estas están muy marcadas por la UE y el marco de actuación es similar para todos. Punto en el que coincidió con los ponentes que le siguieron.

También aprovechó su intervención para criticar que "los registros de éxito no promueven el empleo de ciudadanos comunitarios, ni desarrollan tejido empresarial nacional, tachando sus objetivos de meramente recaudatorios, pues no promueven ni el empleo, ni la creación de empresas marítimas autóctonas, sólo buscan atraer financiación exterior", dijo. En cambio, el Rebeca, y otros registros homologables, que tienen como vocación dar servicio al armador nacional, no busca captar ingresos de fuera porque vengan armadores extranjeros por conveniencia. Si bien Núñez no despreció el interés por atraer a armadores extranjeros, quiso dejar claro que "el objetivo de nuestro registro no era generar ingresos por esa vía, sino ayudar al ecosistema mercante español".

Por otro lado, si bien la situación actual no hace decrecer el Rebeca, tampoco lo hace crecer, permanece estancado. Así que en 2018 tomaron decisiones para mejorarlo y hacerlo más competitivo. No obstante, reconoce que "las modificaciones limitadas que han realizado a petición de los armadores españoles no han tenido el éxito esperado; y las reivindicaciones, algunas de las que se demandan, tienen difícil aplicación o encaje jurídico en España. En este sentido puso de ejemplo el tema del régimen laboral aplicado a los trabajadores, cuyo marco jurídico cuenta la flexibilidad que supuestamente aplican otros registros más competitivos". Tras explicar esta situación, que impide el despliegue del Rebeca, apela a la necesidad de establecer una herramienta que tenga como objeto único hacer más competitivo el registro nacional. Y aunque esta es su propuesta, cree que "mientras se pueden ir tomando medidas que ayuden a mejorar, citando algunas de las medidas tomadas con anterioridad".

Antes reconoció "la incapacidad de la Administración para satisfacer las necesidades que requiere el registro, no por falta de voluntad, sino por la propia idiosincrasia de la Administración, ya que es muy difícil que pueda ofrecer un servicio 24x7x365 que requiere la marina mercante". De ahí lo de la propuesta de crear una herramienta específica para este asunto.

Una estrategia marítima nacional

Elena Seco García-Valdecasas, directora general de ANAVE, fue la siguiente ponente en intervenir centrando su intervención en la importancia del transporte marítimo, la evolución reciente del sector en España, el papel de una política marítima mercante y propuestas de mejora para el Rebeca. De esta manera, empezó su intervención retomando lo que estaba explicando el director general de Marina Mercante, ratificando que "efectivamente no ha mantenido una política de continuidad", cosa que le agradeció públicamente por "ese incumplimiento", aprovechando para elogiar el hecho diferencial por su disponibilidad personal, proactividad y voluntad para cambiar las cosas. No obstante, no ahorró críticas a la Administración por "su falta de capacidad para resolver los problemas y necesidades de la marina mercante en España".

Además, apeló a que se requiere una normativa específica para el sector marítimo. Para Seco es una necesidad fundamental para que pueda funcionar correctamente, y es incompatible con la normativa

marítima nacional actual.

Tras las críticas al contexto normativo nacional actual, remarcó la importancia del transporte marítimo para la economía y el crecimiento económico general. Con muchas vertientes para el bienestar y prosperidad del país. Y ancla esa importancia a la marcha de la marina mercante del país. Esto puede mermar la competitividad de un país, incluso perjudica los ingresos fiscales al depender de los fletes de terceros. En esta línea, la directora general de ANAVE explicó que las principales economías del mundo tienen en común una administración marítima especializada, con un gran peso en el gobierno, y una apuesta política por impulsar el crecimiento y la competitividad de su marina mercante.

Sobre el registro canario coincide con Núñez en que los beneficios fiscales son muy competitivos y similares a los de otros registros europeos; pero los aspectos laborales y técnicos necesitan adaptarse a la realidad de un sector intrínsecamente internacional y sumamente cambiante. En este sentido, detalló que hay que dotar de seguridad jurídica al enrole de marinos extranjeros y facilitar los trámites; modalidades contractuales que se adapten a la realidad del trabajo en la mar; normas específicas frente a la aplicación de normas pensadas para las industrias en tierra: por ejemplo, la Ley de Prevención de Riesgos Laborales; y racionalizar las inspecciones del Convenio del Trabajo Marítimo.

Según comentó Elena Seco, es importante dar solución específica a los casos que habría que eliminar, como el tema de la normativa laboral, y planteó una estrategia específica de marina mercante, "porque no hay dedicación por parte de la Administración a este sector". Una estrategia que ayude a buscar soluciones, porque solo hay impedimentos porque no se piensa de forma específica, que al final es lo que reclama, llegando a afirmar "que no existimos"; en relación a la falta de estar presentes en la agenda política.

Llegados a las conclusiones, Seco remarcó que la marina mercante es un poderoso vector de desarrollo que muchos estados se han esforzado históricamente por desarrollar y mantener; que España cuenta con un sector naviero fuerte y consolidado, pero de una dimensión reducida que genera un déficit importante en la balanza de fletes marítimos; y tiene, por tanto, una gran capacidad de crecimiento, pero se han de favorecer las condiciones que lo hagan posible. Con una política marina similar a la media europea, España debería tener una dimensión de flota mercante al menos 3 o 4 veces la actual. Por ello Seco opina que España debería elaborar una estrategia marítima nacional, encaminada a reforzar el peso socioeconómico de la marina mercante española y, en general, de los sectores relacionados con el mar, contribuyendo a la recuperación económica e industrial de España, y generando empleo y valor añadido.

Aplicar el modelo francés

Y finalmente fue el turno de Vicente Marrero Domínguez, presidente del Clúster Marítimo de Canarias, que incidió, como la directora general de ANAVE, en la falta de protección del sector marítimo. No obstante, Marrero reconoció que Canarias cuenta con un plan de impulso de la economía azul, afirmando que con ello se da el contexto político adecuado.

En su breve intervención telemática, Marrero recomendó copiar el llamado "modelo francés" (el estado se encarga del mantenimiento de los puertos y no las autoridades portuarias), porque redundaría en el

abaratamiento de las tasas y, por ende, serían más competitivos. De esta manera Marrero centró su intervención en el importante papel que juegan los puertos en la estrategia de desarrollo de la marina mercante.

De todas formas, su intervención se centró directamente en exponer una serie de propuestas para mejorar el sector marítimo: certificación de puertos en la normativa internacional sanitaria; ayudas en Canarias para traslados a los marinos extranjeros; o exenciones para barcos en reparación o transformación. Propuestas que compartió con los asistentes con el fin de generar debate y ayudar, principalmente, a mejorar la competitividad del Rebeca.

Datos de contacto:

José Henríquez

Responsable de Comunicación del Clúster Marítimo Español

682772651

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Derecho](#) [Sociedad](#) [Nautica](#) [Logística](#) [Sector Marítimo](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>