

La clave está en REBECA

Es fundamental y necesaria una mejora del Registro de Buques y Empresas Navieras de Canarias ante la urgente necesidad de diversificar nuestra economía y aprovechar el potencial que toda la economía azul tiene para nuestro Archipiélago.

José Segura Clavell
Director general de Casa África
Viernes. 23 de julio de 2021



©Imagen: Frauke Feind

Aprovecho uno de los grandes títulos del maestro de la novela histórica, Ken Follet, *La clave está en Rebeca*, que cuenta la historia de un espía infiltrado en El Cairo durante la Segunda Guerra Mundial, para hacer un juego de palabras que me viene muy bien para resaltar el mensaje de lo que la economía canaria se juega con el impulso y mejora del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (el REC, aunque muchos lo conocen como REBECA). Estoy seguro de que muchos ciudadanos se preguntan qué es el REBECA.

En una época en que la pandemia ha expuesto nuestra más que absoluta debilidad y dependencia del sector turístico, es muy frustrante que herramientas que podrían constituir un enorme acicate para la diversificación económica de Canarias y que podrían desatar el enorme potencial de la llamada *economía azul* en nuestro Archipiélago, estén desaprovechadas, mal gestionadas y sean víctimas de una maraña burocrática que acaba desincentivando su uso.

Permítanme recordarles qué es el Registro Especial de Buques de Canarias, porque ante todo es un instrumento de política económica, al establecer un marco normativo para que los barcos que en él se registren lo hagan bajo pabellón español.

Recuerden que cualquier barco que transporte mercancías por el mundo debe navegar bajo una bandera, que es donde está registrado. Muchos, gran parte de ellos, lo hacen bajo las llamadas banderas de conveniencia. Lo podemos ver en nuestros puertos, donde atracan multitud de embarcaciones con banderas de países como Malta, Bahamas o Chipre, o incluso países africanos como Liberia (con cerca de 3.500 mercantes navegando por el mundo bajo su bandera). Es fácil de ver el nombre del puerto de abanderamiento en grandes letras en la popa del barco.

Lo hacen por algo tan sencillo como que registrarse es muy barato, los impuestos son bajos o directamente inexistentes y además pueden contratar mano de obra muy barata, en ocasiones escandalosa e injustamente barata, hasta el punto que los abandonos de tripulaciones de armadores por todo el mundo han hecho que estas banderas estén en estos momentos severamente cuestionadas.

A principios de los años 90 del siglo pasado, la Comisión Europea autorizó a los Estados miembros a constituir segundos registros (registros especiales) que permitiesen una flexibilización en las exigencias laborales, fiscales y de seguridad que tenían los registros ordinarios, en una medida pensada para frenar la masiva huida de buques hacia banderas de conveniencia. En España, ese registro especial se autorizó en Canarias, el REBECA.

Personalmente estuve muy implicado en su creación, puesto que era Senador y ponente de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, logrando introducir la enmienda con la que se consiguió su creación, tal como describí en una monografía que publiqué años atrás. El REBECA nació con una serie de incentivos y bonificaciones fiscales y sociales vinculadas a nuestro Régimen Económico y Fiscal (REF).

El REBECA se ha erigido en el principal instrumento de la política marítima en los últimos años. Ha sido el elemento clave que ha permitido no sólo detener el largo y grave declive que la flota mercante española experimentó durante la década de los 80 y la primera mitad de los 90, sino que los incentivos

fiscales con los que se dotó (insisto, vinculados a nuestro REF y normas posteriores), sirvieron para mejorar la situación económica de las empresas navieras y esencialmente las de los tripulantes de los buques matriculados en las islas Canarias, que vieron mejorar sustancialmente sus retribuciones.

Si bien no son unos incentivos nada desdeñables, lo cierto es que no han sido suficientes para que este Registro explote todo su potencial: ser una herramienta de enorme impulso para nuestros puertos y un acicate para la creación de empleo en Canarias.

Recientemente, en la puesta en marcha del Consejo Asesor para la Promoción Estratégica y Comercial de Canarias (el antiguo CAPCAO, ahora llamado CAPEC) trasladé a ese Consejo, con presencia de la secretaria de Estado de Comercio, mis aportaciones a este respecto.

Es importante recordar que en la actualidad solo la mitad de la flota española navega bajo bandera de pabellón español. En el año 1992, cuando se aprobó la ley, el 90% del tonelaje de Registro Bruto de la flota mercante española estaba matriculada en, llamémosle así sin rubor, paraísos fiscales, por lo que consecuentemente dejaban de estar bajo el control de la administración marítima española.

La creación del REBECA permitió, pues, la vuelta a España de sus propios barcos. Recuerdo que la normativa comunitaria solo permitía un segundo registro en cada país, y en ese momento tanto vascos como gallegos aspiraban a residenciar el Registro en Bilbao y Vigo, respectivamente. Gracias a nuestro REF pudimos llevarnos el registro hacia Canarias.

La competencia entre los países europeos para conseguir matriculaciones de barcos en su registro es feroz. Recuerdo que, al tiempo que España creó el REBECA (como Registro Especial), Portugal hizo lo mismo desde Madeira, otra Región Ultraperiférica. Y unos años más adelante, dos de nuestros más duros competidores, Chipre y Malta, ingresaron en la UE. A día de hoy, desde la perspectiva marítima, siguen actuando como paraísos fiscales.

Cuanto me satisface pasear por el puerto de Barcelona, por ejemplo, y constatar la gran cantidad de barcos que, en su popa y acompañando al nombre, figura el nombre del puerto de matrícula, bien sea Las Palmas de Gran Canaria o Santa Cruz de Tenerife. Los barcos de la compañía Balearia (que cubren trayectos en el Mediterráneo) son un buen ejemplo de ello.

Lo que se está pidiendo ahora es una mejora del REBECA, algo clave para impulsar y diversificar nuestra economía. Las mejoras que se reclaman pasan, por ejemplo, por centralizar en una única entidad (en forma de

Entidad Pública Empresarial) todas las funciones y competencias administrativas relativas a los buques REC, una *ventanilla única* que evite la actual dispersión de la documentación entre diversos ministerios (Fomento, Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, Justicia, Política Territorial y Función Pública, Asuntos Exteriores e Interior). Además, hacen falta cambios normativos que hagan más competitivo y atractivo el registro para toda la flota de navieros y armadores española, y también son necesarias mejoras tecnológicas y de gestión de todos los trámites necesarios para agilizar su operativa.

Siempre he lamentado, en múltiples intervenciones públicas, la necesidad de modernizar la estructura administrativa y gestora respecto a los múltiples aspectos vinculados a la mar. Sirva como ejemplo, en los últimos años se han creado agencias estatales en el sector ferroviario (Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria) o en el aeronáutico (Agencia Estatal de Seguridad Aérea), mientras que en el sector marítimo nos hemos quedado parados.

Todas estas necesarias modificaciones para la mejora del registro surgen del conocimiento directo de las propias navieras, que a través de diversos estudios han evidenciado que el actual REBECA es muy poco competitivo. Y hacerlo más competitivo se traduce en un algo muy palpable: más barcos matriculados en Canarias supone importantes ingresos para la hacienda pública, un mejor control de la calidad de nuestras aguas (al estar esos barcos supeditados a las exigencias ambientales de un país con sensibilidad en este aspecto) y, además, empleos directos en los puertos canarios.

Sin duda, un buen refuerzo del REBECA podría dar grandes alegrías a nuestra economía y especialmente a nuestra *economía azul*, que tiene un potencial enorme que en los próximos años deberíamos explotar, entre otras cosas, con la reforma del REBECA y el acceso a los nuevos fondos europeos de recuperación por la pandemia, con la consiguiente potenciación de nuestros puertos ante los tráficos marítimos que nos conectan con toda el África occidental.