

# Reflexiones tras treinta meses en la presidencia de los navieros europeos

Entrevista a D. Juan Riva Francos

Entre junio de 2011 y comienzos de diciembre, el armador español Juan Riva Francos ha ocupado la presidencia de la organización de los navieros europeos: *European Community Shipowners' Associations* (ECSA). En esta entrevista, el director general de ANAVE, Manuel Carlier, dialoga con él sobre los principales logros y tareas de este intenso periodo de treinta meses.



Reunión del Board of Directors de ECSA, presidida por D. Juan Riva, en Amsterdam.

**MC:** Es la primera vez que un armador español ocupa la presidencia de las asociaciones europeas de navieras. ¿Cómo fue el proceso seguido para tu elección?

**JR:** En ECSA no hay un procedimiento estatutario detallado, ni un turno rotatorio, ni candidaturas públicas. Sólo hay una cierta alternancia de Norte, Sur y Escandinavia. En la práctica, el nuevo presidente se

consensúa entre los principales países marítimos.

Yo no tuve que postularme como candidato, sino que varios presidentes anteriores se me aproximaron para decirme que habría seguramente consenso si yo aceptaba.

Aunque inicialmente pensé en declinar, porque sabía que me iba a exigir mucho tiempo, fuiste precisamente

tú quien me animaste, insistiéndome en la importancia para el sector en España y finalmente acepté.

**Inicialmente estaba previsto que tu mandato durase dos años, pero se ha prolongado un semestre más. ¿A qué se debió esto?**

Efectivamente, dado que el 1 de agosto se ha jubilado el anterior Secretario General, Alfons Guinier, se ha considerado más prudente evitar que simultáneamente cambiase el Presidente. Además, lo cierto es que en este periodo se han producido varios cambios más en el personal y hay varias personas muy jóvenes.

Con mi permanencia en la presidencia en este semestre se pretendía asegurar una transición sin problemas, que todos pensamos se ha conseguido muy satisfactoriamente. Para mí ha supuesto un voto de confianza en mi gestión, que he agradecido mucho.

**Tu mandato no ha sido ni mucho menos rutinario, sino que te ha tocado pilotar una profunda reestructuración de los servicios internos de ECSA. En este proceso, yo tuve la impresión inicialmente de que se despertaban algunas tensiones.**

Más que tensiones, lo que ocurrió fue que, después de muchos años sin cambios importantes, es normal que se suscitase cierta inquietud. Al percibirlo, intenté ser sensible con todas las diversas posiciones para intentar equilibrarlas de forma ponderada.

Para ello, el punto de partida era conocer en detalle esas posiciones, por lo que envié a las asociaciones miembros una amplia encuesta cuyo cuestionario tú mismo me ayudaste a preparar.

**¿Y, a partir de los resultados de la encuesta, cómo fue el proceso?**

A partir de los resultados se elaboró un análisis DAFO y se revisaron las funciones y prioridades de actuación de ECSA. A continuación diseñamos el perfil del Secretario General para poner en práctica esas funciones.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

**DNV·GL**



Una delegación de ECSA y ANAVE fue recibida por SAR el Príncipe de Asturias

Para buscar el profesional que encajase en el mismo contratamos un consultor externo que nos ayudó en la selección.

Dado que todas las asociaciones querían involucrarse en el proceso, para hacerlo lo más ordenado posible se constituyeron dos grupos de trabajo. Uno, llamado *Review Group*, cuya coordinación encargué al vicepresidente y ahora nuevo presidente Thomas Rehder, que se ocupó del análisis interno y otro, que llamamos *Presidential Group*, formado por los presidentes anteriores, que nos ocupamos de la selección del candidato.

Puedo confirmarte que, también a nivel de Directores o Secretarios Generales, la sensación es que este proceso se ha desarrollado con notable transparencia y amplia participación.

Pero yendo al detalle, no es ni mucho menos una tarea fácil buscar sustituto para una persona con tanta experiencia como Alfons Guinier y para una organización tan especializada como ECSA. ¿Cómo se llegó a elegir al nuevo Secretario General de ECSA, Patrick Verhoeven?

ECSA está sin duda en deuda con Alfons Guinier por los más de 21 años al frente de la organización, en los que han sido notables sus logros y enorme su dedicación.

Una de sus características personales es que es un hombre muy discreto, que siempre prefería estar en un segundo plano y evitar todo lo posible acudir a los medios de comunicación, sino más bien llevar a cabo gestiones directas y discretas ante las instituciones europeas.

Pero todos consideraron, y así se desprendió de la encuesta, que ECSA debía adaptarse a la nueva situación de la economía y del sector y ser más visible y más proactiva ante los medios de comunicación.

Patrick Verhoeven es un comunicador excelente y, al provenir de otra asociación y también del ámbito marítimo, estábamos seguros de que le sería fácil adaptarse a ECSA. Muchos de los asuntos le son bien

conocidos y los otros los va asumiendo sin dificultad.

**Toda esta reestructuración interna se ha tenido que compaginar con la continuidad del trabajo diario, incluyendo algunos asuntos de gran importancia, que se han resuelto positivamente.**

**Me refiero sobre todo a la continuidad de las Directrices sobre Ayudas de Estado y al éxito que ha supuesto que finalmente no se consi-**

**derase a los armadores como beneficiarios de ayudas de Estado en el Tax Lease español. ¿Qué puedes decirnos de la labor de ECSA en estos dos campos?**

Sin duda alguna, tanto la prolongación de la vigencia de las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo, como el cambio en la Decisión de la Comisión sobre el Tax Lease español, eximiendo a los armadores, tienen, a mi modo de ver, una importancia extraordinaria para las empresas navieras y es lógico que todas las asociaciones lo valoren favorablemente.

Por una parte, la prolongación de las Directrices ha exigido un proceso de casi tres años de trabajo mediante innumerables informes y reuniones entre ECSA y la Comisión. Este proceso se iniciaba precisamente cuando yo asumí la presidencia y, si ha sido posible culminar este último año, ha sido gracias sobre todo a contactos directos con el comisario Almunia y con su gabinete, donde he encontrado una actitud muy receptiva y muy profesional.

*El Presidential Group con Alfons Guinier, en el Palacio de Zurbano de Madrid.*





El caso del Tax Lease, además de toda su componente política y mediática en España, que no dejó de tener serias repercusiones asimismo en el ámbito naviero europeo, fue también completamente diferente por la rapidez con que hubo que actuar.

Para conseguir excluir a los armadores de los supuestos beneficiarios de las ayudas, como se apuntaba inicialmente en la Decisión, fue fundamental trabajar codo con codo entre todas las asociaciones miembros de ECSA y quiero destacar que fue clave la actuación de ANAVE para coordinar una posición común ante la Comisión.

Ambos asuntos han demostrado, una vez más, que cuando desde todos los países los armadores mantienen una misma posición, el sector tiene una gran fuerza y capacidad de influencia.

**Esto demuestra también que ECSA sirve tanto para las carreras de fondo (no en vano Alfons Guinier era y sigue siendo un gran aficionado al maratón), como para las de**

Con el  
Vicepresidente  
de la Comisión  
y responsable  
de Transportes,  
Siim Kallas.



**velocidad. Pero, en relación con las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo, tras la reciente prolongación de su vigencia, hay quien habría deseado una confirmación pública con mayor notoriedad ¿Puede el sector estar verdaderamente tranquilo?**

Las Directrices son la base legal de todos los mecanismos de apoyo al transporte marítimo en la UE, como los registros especiales, los sistemas de fiscalidad por tonelaje, etc.

Cena en Madrid, con la ministra de Fomento, Ana Pastor y el presidente de ANAVE, Adolfo Utor, con motivo de las asambleas de ANAVE y ECSA.



Por tanto, son absolutamente vitales para las empresas navieras europeas y para su generación de riqueza y empleo. Desde su primera aprobación, en 1997, son la pieza angular en la que se apoya la competitividad de las navieras europeas.

Tras un largo proceso de consulta pública y análisis por la Comisión, y a diferencia de lo que ocurrió en 2004, no se ha publicado una nueva versión modificada con una nueva fecha de vigencia (en las dos ocasiones anteriores fueron 7 años), sino que se han prolongado, tal y como están, y sin una fecha de revisión fija.

A mi entender, eso supone una seguridad jurídica más que suficiente ya que, si en el futuro un nuevo comisario quisiera revisarlas, debería iniciar un nuevo proceso de consulta, con lo que estaríamos advertidos y tendríamos tiempo de sobra para argumentar.

**Todavía quedan sobre la mesa varios asuntos importantes sin una solución clara. Por ejemplo, algunas asociaciones, como la de Francia, pretendían retrasar el calendario de reducción del contenido de azufre más allá de 2015, pero no se ha resuelto aún este problema. Tengo la impresión de que aquí ha faltado esa unanimidad a que antes hacías referencia.**

Efectivamente, creo que este caso confirma lo que te decía antes, porque en esta materia las asociaciones miembros de ECSA no han sido capaces de consensuar una posición totalmente unánime sobre cómo debería ser ese calendario revisado.

Pero éste no es un tema cerrado. ECSA va a seguir trabajando intensamente en el marco del Foro Europeo del Transporte Marítimo Sostenible, que se acaba de crear, en busca de que se establezcan medidas paliativas apropiadas.

Además, se ha avanzado también en otros aspectos medioambientales. Como bien sabes, ECSA ha conseguido que la Directiva aprobada en 2012 incorporase los requisitos del Anexo VI de MARPOL casi sin modificación alguna. Para ello hubo que convencer sobre

**DNV·GL**



En la asamblea de WISTA (Women International Shipping and Trading Association).

todo a los miembros del Parlamento Europeo de que un sector tan internacional como éste requiere una uniformidad de sus normas medioambientales.

Esto no ha sido ni mucho menos fácil, porque los euro-parlamentarios son muy celosos de que se reconozca la soberanía legislativa de Europa respecto de la OMI. Pero, una vez conseguido, se ha sentado un principio importantísimo que luego se utilizó de nuevo en la Directiva sobre reciclaje de buques, también con resultados muy positivos.

**Yo he sido testigo de que este cargo ha supuesto una carga adicional de trabajo muy importante para tu agenda, creo que incluso bastante más de lo que inicialmente habías previsto. Pero ¿qué te ha aportado a cambio en lo personal? ¿Cómo valoras esta experiencia, ha merecido la pena?**

Cuando acepté el cargo, era consciente de que me iba a suponer un esfuerzo personal notable, pero creí, y sigo creyendo, que era mi obligación. A pesar de esa dedicación extra, tengo que decir que la experiencia personal ha sido muy positiva, puesto que me ha permitido tener contacto directo con empresarios del sector de todos los países europeos.

Junto con la lógica diversidad, he podido apreciar que, gracias probablemente a la idiosincrasia común que nos imprime a todos el sector marítimo, ha sido fácil llegar a posiciones de consenso e incluso hacer muy buenos amigos.

**¿Seguirás teniendo un papel como Presidente Anterior en el trabajo de ECSA, o prefieres quedarte ahora al margen?**

En ECSA existe, efectivamente, el papel del Past President que, junto con el actual presidente, Thomas Rehder y el nuevo vicepresidente y futuro presidente, Niels Smedegaard, seguiremos trabajando en equipo para mantener la continuidad en la dirección y aprovechar los conocimientos y relaciones ya establecidas de la mejor forma para ECSA.

**Finalmente, ¿cómo ves el futuro del sector naviero en Europa?**

Como todos saben, tanto en España como en Europa, las empresas navieras hemos pasado un periodo de grandes dificultades derivadas de tres problemas bien conocidos: el descenso del comercio marítimo y de los fletes, el aumento de los precios de los combustibles y las res-

tricciones en los créditos, a lo que hay que añadir la presión creciente de las normas medioambientales.

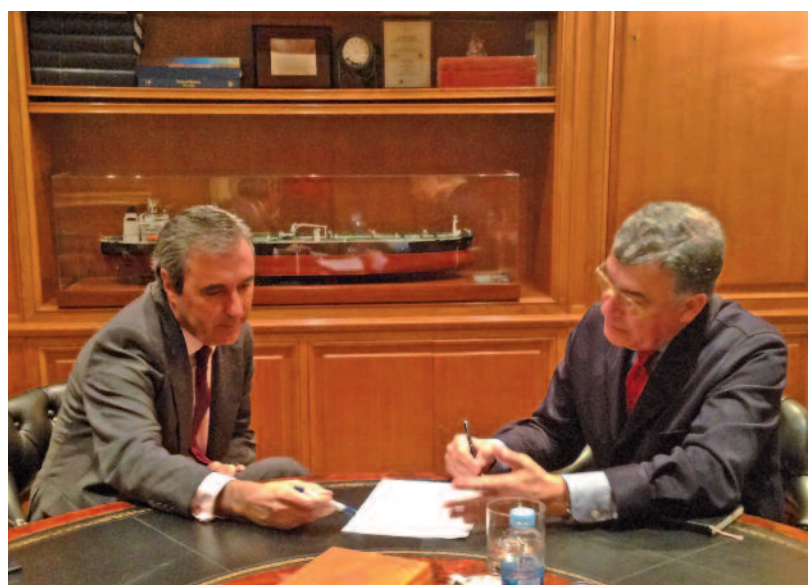
Pero me gustaría destacar que voy percibiendo que precisamente esa nueva legislación medioambiental, a medio plazo, va a ser un motor que impulsará la renovación del sector naviero europeo.

Va a haber que modernizar los buques existentes, que en algunas rutas tendrían que reubicarse y la nueva flota que se construya será mucho más sostenible.

Todo esto va a potenciar la imagen medioambiental del transporte marítimo, que volverá a ser el dinamizador de todo el amplio cluster de industrias y servicios marítimos que trabajan alrededor del sector naviero.

En este proceso, las empresas navieras europeas que estén mejor posicionadas tendrán grandes oportunidades de desarrollo.

Dando los últimos retoques a esta entrevista.



**DNV·GL**