



# naucher

## GLOBAL

([INDEX.PHP](#)) INFORMACIÓN MARÍTIMA FIABLE Y PROFESIONAL



(<https://www.trasmediterranea.es/>)

[Inicio \(es/inicio/\)](#)

[Actualidad  
\(es/actualidad/\)](#)

[Opinión \(es/autores/\)](#)

[Cultura  
\(es/hemeroteca/\)](#)

[Eventos \(es/Eventos/\)](#)

[Buscador  
\(es/buscador/\)](#)



# naucher

## GLOBAL

([INDEX.PHP](#)) INFORMACIÓN MARÍTIMA FIABLE Y PROFESIONAL

ASECOB: "LA CONSIGNACIÓN HA SIDO LA GRAN OLVIDADA Y TODO EL MUNDO TIENE SU PARTE DE ← [VOLVER AL LISTADO DE NOTICIAS](#)  
RESPONSABILIDAD"

---



([\\_images/news/8542/11767\\_newsfichacolorbox.jpg](#))

PUERTOS • NAVIERAS • EMPRESAS MARÍTIMAS • COMUNIDAD PORTUARIA

NAUCHERglobal, Xavier Fernández de Castro • 20/06/2018

**La Asociación Española de Consignatarios de Buques (Asecob) tiene a penas unos meses de vida, pero en realidad cuenta con más de 40 años de experiencia, ya que sus miembros han defendido los intereses de las empresas consignatarias y agencias marítimas dentro de Anesco. El año pasado decidieron separar sus caminos debido a la alta especialización de su sector y ahora, con energías renovadas, están listos para poner en valor su trabajo en un mundo cambiante y globalizado que exige más adaptabilidad y flexibilidad que nunca. En esta entrevista con NAUCHERglobal, el director general de Asecob, Julio Fernández, repasa los retos presentes y futuros del sector.**

**Ahora que ya han elegido nuevo presidente, ¿cuáles son los objetivos y retos más inmediatos de la asociación?**

Julio Carrasco era el Presidente de la Comisión Gestora para la fundación de la Asociación, y al igual que el resto de la misma fueron refrendados en sus cargos –con algún nuevo miembro- en nuestra Asamblea General del pasado mes de abril, por lo que ha habido una continuidad en objetivos.

El primero que nos fijamos fue el de conseguir la mayor representatividad posible de nuestro sector a nivel nacional. El núcleo fundacional de la Asociación era relevante y sin duda ha contribuido a nuestro éxito: en este momento y tan breve plazo de tiempo, ya contamos con cerca de 170 oficinas de consignación asociadas y nueve asociaciones provinciales (dos de ellas sólo a falta de confirmación por su Asamblea General) que cuentan a su vez con 193 empresas miembros. La representatividad es un hecho, tanto en lo geográfico como en lo funcional.

**¿Y más a largo plazo?**

Continuar en la misma senda y hacer valer esta representatividad para dar a conocer a nuestra profesión y su auténtico valor para la economía y sociedad, sirviendo de interlocutores válidos ante la Administración Nacional, Europea a través de Ecasba, Regional con Fimop e internacional con Fonasba. Para conseguirlo, seguimos con las puertas abiertas a nuevos asociados y celebramos que Asecob se esté convirtiendo, asimismo, en un foro, un punto de encuentro para nuestros profesionales y empresas.

**¿Cómo ven el sector de la consignación en España y el sector marítimo portuario en general?**

La consignación nace por una necesidad del comercio de mejora de los tiempos en puerto, que para el naviero o armador es tiempo 'improductivo' toda vez que su objetivo es el puesta a disposición de mercancías de un punto a otro (con excepción de los cruceros, donde el buque más que el medio es el fin!). La figura del Agente Consignatario es primordial para los intereses del armador, planificando la llegada con antelación, las operaciones a realizar, los trámites administrativos, etc Y España tiene una posición geográfica estratégica en los tráficos mundiales. La competencia es feroz, pero no nos debemos quejar y sí seguir trabajando duro, mirando siempre un paso por delante a los intereses de nuestros principales. Si lo conseguimos, y en ello estamos, no debemos temer al futuro.

**¿Sienten presión para ser cada vez más eficientes?**

Naturalmente, como cualquier otro sector de la industria, no podemos negar la realidad. La evolución tecnológica, tanto en las empresas como en las relaciones con las Autoridades y Administraciones es un hecho y los consignatarios debemos asimilarlo, aceptarlo y liderarlo. En una sociedad de consumo y globalizada, el ahorro de costes es el eje por el que se mueve la cadena de suministro y la única forma de subsistir es mejorando continuamente la eficacia, pero eso sí, sin perder la calidad en el servicio ni la flexibilidad y agilidad que nos caracteriza. Y no olvidemos que tenemos lo más importante, un capital humano valiosísimo, experimentado y en alto grado vocacional.

**Parece que el conflicto de la estiba se resuelve sin prisa, pero sin pausas. ¿Son optimistas al respecto?**

Siempre lo hemos sido, sabiendo que existen interlocutores muy competentes. El diálogo es necesario y esperamos y deseamos una muy pronta vuelta a la más absoluta normalidad.

**¿Cómo es la relación con Anesco tras su salida de la asociación?**

Correctas y muy cordiales. La comunicación funciona muy bien en ambos sentidos e incluso tenemos previsto trabajar conjuntamente en algunos proyectos, al margen que nos encontramos en foros como Fimop, la Federación Ibérica de Estibadores y Agentes de Buques.

### ¿Siguen pensando que fue la decisión correcta?

Debemos pensarlo en vista a la positiva respuesta a nuestra Asociación por parte de la industria. Tenemos algún objetivo e historia común, a la que no renunciamos, pero los tiempos cambian y debemos adaptarnos a ellos. Hoy por hoy, los objetivos fundamentales son diferentes y requieren de la máxima dedicación.

### ¿Cómo afecta la continua concentración de navieras a la actividad de los consignatarios? ¿Hay motivos para preocuparse?

Claro que afecta, principalmente en los servicios regulares. Donde antes operaban varios consignatarios ahora puede que lo haga uno... Pero también ha habido concentración en empresas de consignación. El aumento en eficacia y reducción de costes de los que hablábamos antes no tiene vuelta atrás, y somos conscientes. Está en nuestras manos ofrecer lo que el mercado demande, y contamos con la flexibilidad necesaria.

Por otra parte, debemos distinguir entre la consignación de la carga y la del buque, que no siempre van a la par y que ha hecho que la figura del sub-agente en Puerto se desarrolle significativamente. Además de que una parte muy relevante de nuestros clientes son tráficos tramp, carga general, escalas de cruceros, combustible, aguadas, graneles, vehículos... incluso plataformas de perforación. ¡No todo son contenedores!

### ¿En qué punto se encuentra el Real Decreto sobre consignación de buques?

Muy avanzado, y a nuestro conocimiento, una vez superadas las fases de audiencia y consulta pública y la interministerial, sujeto sólo al dictamen del Consejo de Estado antes de la firma final. Hay que resaltar que este Decreto Legislativo no necesitaría de refrendo posterior del Parlamento. Debemos esperar acontecimientos tras los cambios en el Ministerio y previsiblemente en la Administración, pero tenemos confianza en que seguirá su camino y será aprobado en breve.

### ¿Consideran que la propuesta actual es lo que necesita el sector?

Es un paso muy importante. Una gran parte de su contenido ya se hallaba reflejado en la Ley de Puertos y la Ley de Navegación, pero una normativa específica sobre consignación, al tiempo que incrementa la seguridad jurídica puede servir de base a desarrollos posteriores, y hay muchos temas pendientes.

### ¿Hay algún tipo de conversaciones con el Ministerio de Fomento para modificar/matizar el artículo 65 de la Ley de Puertos, que responsabiliza a los consignatarios de todo lo que ocurra en espacios no concesionados? De ser así, ¿en qué punto se encuentra el proceso?

Hemos preguntado formalmente y dirigido nuestra preocupación sobre esta gravísima amenaza que pende sobre nosotros, continuando con la labor iniciada anteriormente en Anesco. En resumen, la norma haciéndonos responsables de la coordinación en materia de riesgos laborales es de imposible cumplimiento por nuestra parte, y la prueba está en que no nos cubre póliza alguna de ninguna Aseguradora.

El modificar una Ley Orgánica, como lo es la de Puertos del Estado y Marina Mercante no es sencillo, pero ha de hacerse en breve para adecuarla al Reglamento EU 2017/352 sobre Servicios Portuarios y ese sería un buen momento. Nosotros no vamos a tirar la toalla y seguimos trabajando en ese sentido con la máxima prioridad.

### ¿Sienten que la Administración valora su papel en la cadena de suministro?

Hasta ahora, al menos no de la forma adecuada. La consignación de buques ha sido la gran olvidada y todo el mundo tiene su parte de responsabilidad en ello. Somos los representantes legales del naviero o armador en puerto, con unas responsabilidades legales, económicas y civiles muy importantes, y baste el ejemplo de que aún ni siquiera existe una capacitación profesional ni una formación reglada. Presentar un aval ante la autoridad portuaria correspondiente es casi el único requisito para ejercer.

El Decreto Legislativo sobre Consignación puede ser el primer paso, y lo es incluso por lo que conlleva de reconocimiento a la profesión. Queda mucho camino por hacer, pero tenemos energía de sobra para hacerlo entre todos.

0 comentarios

Ordenar por

Los más antiguos

Añade un comentario...

Plugin de comentarios de Facebook



4

### BUSCADOR

Introduzca los términos de búsqueda