el MERCANTIL

Los participantes en el debate celebrado en la Cámara de comercio de Bilbao sobre la figura del consignatario | **SPRINT**

La supervivencia del consignatario pasa por el tramp y la carga especial

Las empresas del puerto de Bilbao debaten sobre esta figura histórica para no desaparecer en las integraciones verticales de las navieras

IÑAKI CARRERA | Bilbao

21 de octubre de 2022

El agente consignatario es una figura histórica con mucho pasado a sus espaldas en el negocio del transporte marítimo, pero con una gran incertidumbre sobre su futuro, que pasa por especializarse en los tráficos tramp de materias primas y cargas especiales, o por su reconversión en transitario y transportista terrestre. Esta ha sido la principal conclusión del debate celebrado esta mañana en la Cámara de Comercio de Bilbao por la Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del puerto (ACBE), organización que preside Virginia Navarro.

En el coloquio, un acto que se inscribe en el centenario de ACBE, han participado el abogado especializado en asuntos marítimos Juan Ignacio Beitia, y los expresidentes de la asociación Juan José Loredo, Miguel de Aguirre y Gorka Ormaza, moderados por el presidente de la Cámara de Comercio y expresidente del puerto de Bilbao, José Ángel Corres. Los participantes no han sido muy optimistas sobre el devenir del agente consignatario, muchos de los cuales se han diluido o desaparecido en los procesos de integración vertical de los armadores de línea regular, especialmente, en el negocio del contenedor. '¿Quo vadis consignatario?' ha sido el enigma por resolver.

“El agente podría llegar a desaparecer, si no encuentra un valor añadido que aportar, y, más allá del mundo del contenedor, está el tráfico tramp”, ha señalado Gorka Ormaza, que presidió la organización entre 2014-2018 y estuvo durante años ligado a Algeposa y Bergé. A su juicio, “ahí puede estar nuestro encaje, más aún si a la pata de consignatario le sumamos la de estibadora, para hacer frente a la deslocalización de los centros de decisión y de la gestión del día a día”.

> “El consignatario podría llegar a desaparecer, si no encuentra un valor añadido que aportar”
>
> **Gorka Omarza** Presidente de ACBE entre 2014 y 2018

En la misma línea se ha expresado Juan José Loredo, máximo representante de ACBE entre 1998 y 2000: “El exportador se puede conectar directamente con el sistema del naviero de línea regular sin necesidad de pasar por el consignatario o por el transitario”. De hecho, ha continuado, “los armadores del contenedor, sin llegar a acuerdos de fletes, controlan todo el mercado”. En este contexto, “el consignatario se tiene que adaptar o morir”. En su opinión, “esta adaptación pasa por la digitalización y por invertir para reconvertirse en transitario y transportista terrestre, y también por el negocio tramp con el norte de Europa”.

> La adaptación del consignatario pasa por la digitalización y por reconvertirse”
>
> **Juan José Loredo** Presidente de ACBE entre 1998 y 2000

El más apocalíptico de los oradores y también el más expeditivo ha sido Miguel de Aguirre, presidente de los consignatarios y estibadores vizcaínos entre 2000 y 2008, que ha asegurado que “el armador es el que marca la pauta y se quiere quedar con todo el sector”. No obstante, ha puntualizado que las “navieras tienen el poder en el puerto, pero el hinterland es nuestro”.

> “Las navieras tienen el poder en el puerto, pero el hinterland es de los consignatarios”
>
> **Miguel de Aguirre** Presidente de ACBE entre 2000 y 2008

Por su parte, Juan Ignacio Beitia, abogado del despacho Actam, ha expuesto los hitos históricos de la asociación desde su fundación hace cien años “por una treintena de profesionales e industriales con nombres y apellidos” en la misma sede de la Cámara de Comercio de Bilbao donde hoy se ha celebrado el debate. Beitia se ha hecho eco de la herencia ética que ha dejado el consignatario, porque “la confianza y la comunicación eran el eje de este negocio y la base principal de los contratos, que no eran tan complicados como los actuales, y la relación con el armador duraba muchos años”.

> “La confianza y la comunicación eran el eje de este negocio y la base principal de los contratos”
>
> **Juan Ignacio Beitia** Abogado del despacho Actam

En su opinión, uno de los hechos que ha condicionado la actividad del consignatario “fueron dos líneas del Código de Comercio que identificaban al agente con la naviera, lo que significaba que el consignatario respondía por todos y cada uno de los buques y por el daño a la carga”. El artículo “estuvo en vigor más de cien años y no se resolvió hasta la publicación de la Ley de Navegación de 2014”, ha recordado el abogado especializado en asuntos marítimos.