

Manipulación portuaria de mercancías

El transporte marítimo se encuentra expuesto a múltiples riesgos durante toda la aventura marítima: colisiones, averías, temporales... Pero ¿qué ocurre cuando el buque llega a puerto? Comienza una fase menos visible pero todavía más delicada. Nos referimos a la manipulación portuaria de mercancías, momento clave donde también pueden desencadenarse incidentes, en algunos casos con importantes consecuencias técnicas, económicas, jurídicas y, por tanto, generando un impacto en las pólizas de seguro tanto de daños a las mercancías, como de responsabilidad civil de los operadores portuarios y de transporte.

Sobre esta fase del transporte trató el XV Seminario de la Asociación Española de Liquidadores de Averías (AELA), celebrado en Madrid. Bajo el tema principal de “Aspectos prácticos de la manipulación portuaria de mercancías”, la jornada reunió a profesionales del sector pericial, jurídico y asegurador, brindando una visión 360.

¿Qué es la manipulación portuaria?

La manipulación portuaria comprende en general aquellas operaciones que se realizan sobre las mercancías una vez que llegan a puerto y hasta que salen de él. Concretamente se habla de operaciones como la descarga del buque, el transporte interno dentro del recinto portuario, el almacenamiento temporal en la terminal, los movimientos con grúas, estiba/desestiba, la consolidación o desconsolidación de contenedores o la entrega de la mercancía al transportista terrestre o ferroviario.

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima define y regula el contrato de manipulación portuaria en sus artículos 329 y ss. pero también hay otra normativa relevante, incluida de naturaleza administrativa. En el artículo 330 se establece que el contrato de manipulación portuaria de mercancías “puede incluir las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba a bordo de los buques, así como las de recepción, clasificación, depósito y

almacenamiento en muelle o almacenes portuarios, y las de transporte intraportuario. Igualmente, podrá incluir las operaciones materiales similares o conexas a las anteriores”.

No define la Ley de Navegación Marítima quién es el “operador” al que hace mención, por lo que cabría entender que se refiere tanto a las compañías estibadoras, terminales portuarias, almacenistas, consignatarios, etc.

El proceso de manipulación portuaria de mercancías es breve y complejo, cargado de riesgos, en la que intervienen múltiples agentes y donde cualquier fallo, error o mala práctica puede traer consigo daños materiales y consecuencias económicas importantes.

¿Cuáles son las causas más habituales de siniestros en terminales portuarias?

A partir del análisis de diversos informes periciales y experiencias reales compartidas durante el seminario, se pudieron identificar una serie de causas que explican una gran parte de los siniestros e incidentes que ocurren durante la manipulación portuaria de mercancías. Aunque muchas de ellas son ampliamente conocidas, debemos resaltar el cambio de paradigma que ha traído la transformación tecnológica de las terminales.



Raquel Iglesias García
Marine Claims Handler en Intact Insurance

- **Ciberataques:** representa una amenaza creciente. Las terminales han evolucionado enormemente en los últimos años, existiendo terminales “full auto”, con operaciones automatizadas que dependen casi por completo de la gestión de datos. Los errores de sistema han ido desplazando al error humano como causa principal de incidentes en terminal. Un ataque a los sistemas de control puede incluso paralizar la actividad y provocar errores con efectos en cadena.
- **Incidentes con grúas pórtico (ship-to-shore):** por múltiples factores, ya sea fallo mecánico, error de programación o condiciones meteorológicas adversas, son una fuente clásica de siniestros. Lo mismo ocurren con los vehículos de transporte interno conocidos como straddle carriers.
- **Fenómenos atmosféricos,** han sido tradicionalmente una fuente importante de siniestralidad. En España, se observa un reciente incremento. En los últimos meses hemos vivido eventos como la DANA que ha impactado directamente en la operativa del Puerto de Valencia.
- **Daños por camiones o vehículos terceros** debido a la intervención de agentes externos dentro de la terminal.
- **Incidentes durante la estancia en puerto del buque,** especialmente durante las operaciones de atraque y desatraque, que pueden provocar golpes estructurales, desplazamientos no controlados de las carga o daños a las instalaciones portuarias.
- **Riesgo durante la transferencia interna de la mercancía,** fase breve pero complicada, especialmente cuando hay cambios de medio de transporte.
- **Incidentes por incendio.** Uno de los riesgos más serios y crecientes son los incendios durante la estancia de las mercancías en terminal, ligados en ocasiones al uso de las baterías de litio, presentes en vehículos eléctricos o dispositivos electrónicos. A este problema se suman aquellas mercancías peligrosas mal declaradas, como el carbón vegetal, que pueden pasar inadvertidas pero que tienen un elevado riesgo de combustión espontánea.

- **Robos**
- **Mala manipulación directa de la mercancía.**

En definitiva, las terminales portuarias son espacios donde la rapidez y la intervención de numerosos actores, hacen que la trazabilidad total sea casi imposible.

La experiencia demuestra que muchos siniestros son evitables, si utilizamos la prevención como herramienta operativa. En algunos casos, esta prevención se convierte en obligación, como ocurrió con la verificación obligatoria del peso bruto (VGM) introducida por el Convenio SOLAS, tras detectarse un aumento significativo de siniestros por errores en el pesaje. Malas estibas, accidentes durante la manipulación portuaria, desplazamientos en bodega, tenían un origen común: contenedores cuyo peso real no coincidía con el declarado.

Existen diversas herramientas que pueden ayudarnos a prevenir siniestros durante la manipulación portuaria:

- Establecer instrucciones claras y precisas que se transfieran correctamente a todos los actores de la cadena logística.
- Utilizar embalajes y etiquetas adecuadas, especialmente en mercancías frágiles, peligrosas o no paletizadas.
- Leer y conocer las cláusulas contractuales suscritas y procurar la alineación entre los contratos operativos y los de seguro.
- Promover buenas prácticas (formación, trazabilidad, supervisión de procesos).
- Evaluar los riesgos reales de la operativa y emergentes, como los vinculados con la ciberseguridad en las terminales automatizadas.
- Y sobre todo, utilizar el seguro no solo como respaldo económico, sino como una guía para gestionar el riesgo, anticiparse y proteger los intereses comerciales del cliente.