LITORALPRESS

Fecha: 13-04-2026
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Revista Del Campo
Tipo: Noticia general
Título: Caso Maersk Saltoro: A más de un año, exportadores siguen sin respuestas

Pág. : 15
Cm2: 389,9

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

Caso Maersk Saltoro: A más de un año, exportadores siguen sin respuestas

El caso por la pérdida de más de US$160 millones en cerezas continúa en tribunales, mientras persisten cuestionamientos a la naviera y dudas sobre las compensaciones.

LUIS MUÑOZ G.

El 13 de enero de 2025, tras 17 días de viaje, el buque portacontenedores Maersk Saltoro, que se dirigía a China con más de 1.300 contenedores de cerezas chilenas, sufrió una falla en su motor principal que lo mantuvo varado —o al garete— durante varias semanas en la zona económica de Micronesia. La nave arribó al puerto de Nansha el 17 de febrero. Allí, luego de semanas de incertidumbre, la autoridad china decidió destruir el 100% de la carga, generando pérdidas estimadas en más de US$ 160 millones.

Paralelamente, Maersk, Sinergy Marine y Argosy —transportador, armador y propietario del buque, respectivamente— presentaron ante el 5° Juzgado Civil de Valparaíso una solicitud de constitución de fondo de limitación de responsabilidad. Esta buscaba fijar un tope de $15.213.309.162,12 (alrededor de US$16,4 millones) a las eventuales indemnizaciones derivadas del retraso del buque.

Desde entonces, salvo algunas iniciativas puntuales, el caso permanece en tribunales.

"Hay una tremenda pérdida económica para las empresas, superior a los US$ 160 millones, y eso nos duele un montón, porque nosotros somos clientes de las navieras. Lamentablemente, esto, además de sentar un mal precedente, rompe las confianzas entre las exportadoras y la naviera", afirma Antonio Walker, presidente de la SNA.

CRÍTICAS A NAVIERA

"Más allá de lo que han señalado las distintas instancias legales, lo relevante es que el daño fue generado por la naviera y, a la fecha, una parte importante de ese perjuicio sigue sin ser resarcido", sostiene Iván Marambio, presidente de Frutas de Chile.

AFP

Se perdieron US$ 160 millones en cerezas.

Para Víctor Catán, presidente de Fedefruta, la compañía no ha estado a la altura desde el inicio de la crisis.

"Pagamos por un servicio y son ellos —Maersk— los que deben realizar las mantenciones correspondientes. Por lo mismo, si el barco presenta una falla que desconocemos, ellos tienen que hacerse responsables. Y claramente no lo han hecho", afirma.

En la industria señalan que, a la fecha, cerca del 60% de la carga afectada ha sido compensada por la naviera. Sin embargo, las empresas que han accedido a estas indemnizaciones son aquellas que contrataron Value Protect, una solución de responsabilidad extendida ofrecida por Maersk para proteger la carga frente a daños o pérdidas.

"Esto ha permitido dar cierta certeza, también desde el punto de vista financiero. El problema se concentra en el 40% restante, donde no ha existido compensación", explica Marambio.

Rafael Durán, abogado socio de Legal Export, señala que incluso entre quienes contrataron esta cobertura existen diferencias importantes en los montos recibidos.

"Hay exportadores que pagaron US$ 120 mil por el Value Protect y recibieron cerca de US$ 80 mil por contenedor. Otros, en cambio, pagaron US$ 60 mil y obtuvieron ese mismo monto como indemnización", detalla.

En cuanto a las empresas que contaban con seguros tradicionales, la situación es dispar. Durán explica que muchas pólizas no incluían cobertura por retraso, dejando a los exportadores sin indemnización.

"Aquellos que sí tenían cobertura por este riesgo recibieron pagos, pero por montos muy inferiores tanto a las pérdidas como a lo que ofrecía Value Protect", agrega.

LA VÍA JUDICIAL

Otra de las preocupaciones del sector es el curso judicial del caso, especialmente tras el rechazo del Tribunal Constitucional (TC) a la oposición presentada por siete empresas afectadas —entre ellas San Francisco Lo Garcés—. Con esta decisión, se validó la aplicación de las normas del Código de Comercio que permiten a las navieras limitar su responsabilidad en el transporte marítimo.

Tras el fallo del TC, la causa se reactivó en el 5° Juzgado Civil de Valparaíso. Actualmente, el proceso se encuentra en la etapa de presentación de pruebas, lo que podría derivar en una resolución en las próximas semanas.

"El tribunal deberá pronunciarse sobre si corresponde mantener o no la limitación de responsabilidad solicitada por Maersk como transportador y Sinergy Marine como armador, ya sea para todos o para algunos de los involucrados. En paralelo, se desarrollarán arbitrajes que determinarán las indemnizaciones de forma individual para cada exportador", señala Durán.

En la industria coinciden en que el caso Maersk Saltoro deja importantes lecciones.

Según Iván Marambio, se debe fortalecer la gestión individual de riesgos.

"Contar con seguros y coberturas adecuadas es clave para enfrentar este tipo de contingencias", afirma.

Víctor Catán aconseja revisar en detalle las pólizas.

"La idea es evitar lo que les ocurrió a muchos, que pensaban tener cobertura y en la práctica no era así", advierte.