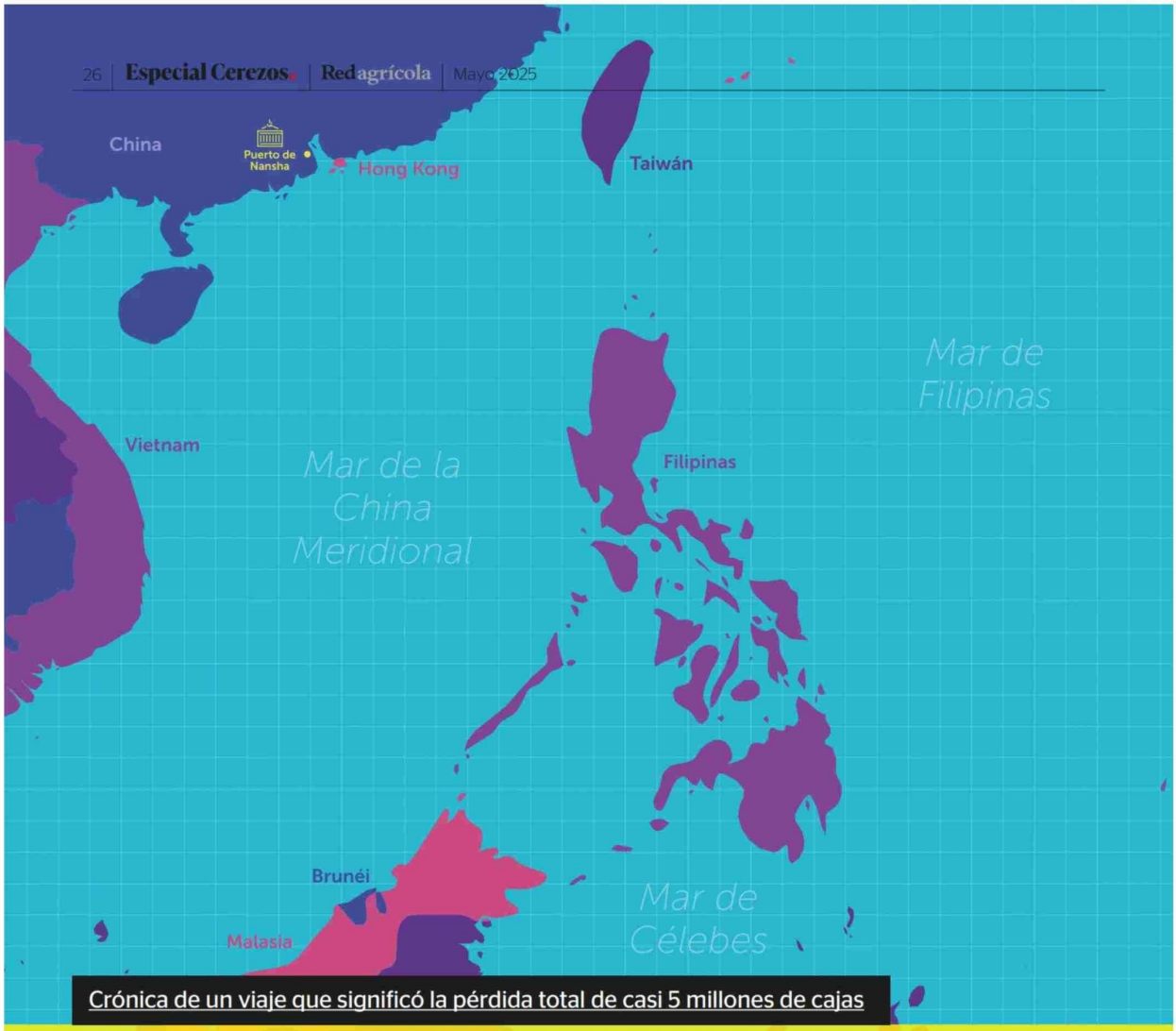
LITORALPRESS

Fecha: 31-05-2025
Medio: Revista Redagrícola
Supl. : Revista Redagrícola
Tipo: Noticia general
Título: UN BARCO INMOVILIZADO: LOS PEORES 52 DIAS DE LA HISTORIA PARA LA CEREZAS CHILENAS

Pág. : 28
Cm2: 811,3

Tiraje: 9.000
Lectoría: 18.000
Favorabilidad: No Definida



Crónica de un viaje que significó la pérdida total de casi 5 millones de cajas

UN BARCO INMOVILIZADO: LOS PEORES 52 DIAS DE LA HISTORIA PARA LAS CEREZAS CHILENAS

POR MIGUEL PATIÑO

El 27 de diciembre zarpó desde el Puerto de San Antonio el carguero 'Maersk Saltoro' con un cargamento de 1.300 contenedores de cerezas y 53 contenedores de nectarines. Se presumía que la nave arribaría al puerto de Nansha tras 22 a 23 días de viaje. Sin embargo, no fue así. Un desperfecto hizo que el barco detuviera su viaje cerca de Micronesia, y recién pudo reanudarlo tras 22 días, arribando a destino 52 días después, con un cargamento que tenía un destino claro: la destrucción. ¿Qué pasó con el barco? ¿Cuál es la batalla legal que viene? y ¿Cuáles son las reacciones de algunos de los protagonistas de esta historia?, en la siguiente crónica.

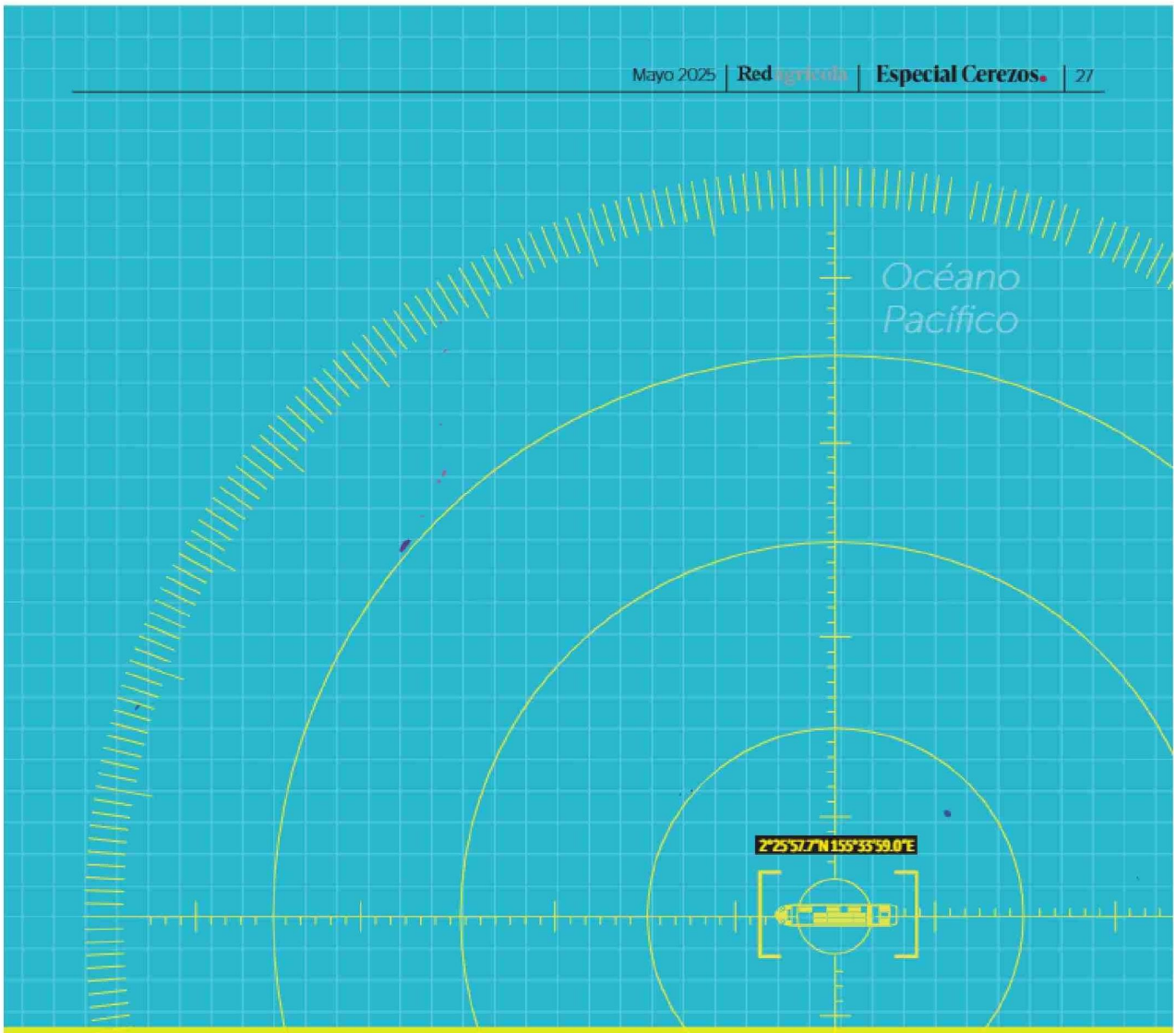
www.redagricola.com

LITORALPRESS

Fecha: 31-05-2025
Medio: Revista Redagrícola
Supl. : Revista Redagrícola
Tipo: Noticia general
Título: UN BARCO INMOVILIZADO: LOS PEORES 52 DIAS DE LA HISTORIA PARA LA CEREZAS CHILENAS

Pág. : 29
Cm2: 737,1

Tiraje: 9.000
Lectoría: 18.000
Favorabilidad: No Definida



Varias palabras se pueden usar para definir la temporada 2024/25 de cerezas. Una de ellas es récord. Y es que los 125 millones de cajas exportadas marcaron una campaña con un importante salto productivo.

Hasta el más común de los mortales pensaría que las cifras deberían ser motivo de celebración, pero hasta el momento (a inicios de mayo) las caras denotan más desazón que alegría. No solo porque los precios no se comportaron como se esperaba, sino porque hubo un incidente que manchó la campaña, aunque se tratase de 4% del total de cerezas exportadas.

El incidente del buque 'Maresk Saltoro' no pasó desapercibido por nadie. Operado por la naviera danesa Maersk, armado por Sinergy Marine y propiedad de Argosy, 'Maersk Saltoro' llevaba 4.748.878 de cajas de cerezas, en 1.290 contenedores, y había sido contratado para realizar el servicio 'Cherry Express', para llevar en solo 22 días el cargamento de cerezas, desde el puerto de San Antonio hasta el puerto de Nansha, en China.

La embarcación, que navega con bandera de Singapur, zarpó desde San Antonio el pasado 27 de diciembre, transportando cerca de 1.300 contenedores de cerezas y 53 de nectarines, que correspondían a solo una fracción de su capacidad (más de 9.000 contenedores).

Sin embargo, el 13 de enero de 2025, y cuando la nave llevaba diecisiete días de navegación, quedó a la deriva a unos 1.200 kilómetros al noreste de Nueva Guinea, en la zona económica exclusiva de Micronesia, luego de experimentar un problema técnico con su motor principal, de acuerdo a la información revelada por Maersk.

UNA EMBARCACIÓN QUE VENÍA CON PROBLEMAS

Si bien los detalles, hasta inicios de mayo, aún no eran claros respecto a qué propició la falla técnica, las compañías remolcadoras Pacific International y Marshall Islands Towing and Salvage Company desplegaron un remolcador el 22 de enero, más de una semana después de quedar a la deriva, en los Estados Federados de Micronesia, donde comenzaron las reparaciones, que significaron que el barco retomara su viaje recién el 4 de febrero, a una velocidad mucho menor a la inicial.

Si bien la expectativa de llegada al puerto de Nansha estaba estimada para el 19 de enero, el buque finalmente arribó el lunes 17 de febrero a las 11:21 am, hora de China, con 29 días de retraso y 52 días después de haber zarpado desde San Antonio.

Toda la logística y el servicio 'express' están enfocados en llegar antes del Año Nuevo Chino, que este año estaba fijado para el 29 de enero, y que marca el 'peak' de ventas de cerezas en China.

www.litoralpress.cl

LITORALPRESS

Fecha: 31-05-2025
Medio: Revista Redagrícola
Supl. : Revista Redagrícola
Tipo: Noticia general
Título: UN BARCO INMOVILIZADO: LOS PEORES 52 DIAS DE LA HISTORIA PARA LA CEREZAS CHILENAS

Pág. : 30
Cm2: 798,9

Tiraje: 9.000
Lectoría: 18.000
Favorabilidad: No Definida

4.478.878 de cajas de cerezas portaba el **'Maersk Saltoro'** cuando zarpaba **desde San Antonio el 27 de diciembre pasado.**

1.300 **contenedores de cerezas frescas** iban en el barco con **rumbo a China.**

1.506.092 **de cajas fue la pérdida de las 5 principales empresas** que perdieron fruta que iba en el barco.

30,9% **del total representaban** las cajas de los **5 principales damnificados,** respecto del total.

513 **contenedores fue la pérdida** de las **5 empresas** con más daños.

39,7% **del total representaban** esos contenedores.

Pero este problema no fue el primero reportado por el barco, que cuenta con 299 metros de eslora y 48 metros de manga, un motor diésel de 55.626 caballos de fuerza (41.480 kW) y que fue construido en 2015 por la empresa surcoreana Hyundai.

Anteriormente, la Guardia Costera de los Estados Unidos ya había advertido problemas del buque en septiembre de 2024: mientras el buque Saltoro estuvo en Baltimore, detectó una acumulación de petróleo en la sala de máquinas, mientras que otra inspección en Norfolk, Virginia, advertía problemas con el radar de la embarcación.

DESTRUCCIÓN DE LA FRUTA

Con un retraso de 52 días respecto a la fecha de original de arribo, la apertura de los primeros contendores y cajas traía como respuesta algo que muchos sospechaban: esa fruta no estaba apta para la venta en un mercado que es cada vez más exigente con la calidad de la fruta.

¿Qué vendría luego de conocer que la carga no estaba en perfectas condiciones? El pasado 11 de marzo, y tras veintidós días en puerto, se materializaba finalmente la destrucción en China del primer contenedor de cerezas y otras frutas que transportaba el 'Maersk Saltoro', marcando el inicio del cierre de un proceso doloroso, de un cargamento total cuyo valor se había calculado en US$120 millones.

La decisión se tomaba tras los análisis de laboratorio, realizados por las autoridades sanitarias de China y con supervisión del comité de cerezas de Frutas de Chile, indicaran que la fruta no estaba en condiciones de ser comercializada, el 24 de febrero, luego de analizar los primeros 20 contenedores.

"La cereza tiene una fecha de vencimiento. Uno trata de prolongar su vida con tecnología, en este caso con el frío y las bolsas de atmósfera modificada, para que lleguen en buenas condiciones a los 35 o 40 días, pero al acabarse su sustrato, empiezan a haber procesos fisiológicos que comienzan a fallar, con el efecto principal que es la pérdida de sabor, porque la acidez se consumió, y como falta energía para los procesos las células empiezan a morir y con ello empiezan los pardeamientos de pulpa, que se verán no solo en variedades como Regina que es más susceptible, sino también en Lapins", explica a Redagrícola Jessica Rodríguez, experta en poscosecha de cerezas.

La asesora y cofundadora de la consultora Trío Kimún señala que incluso con una variedad con una larga vida de poscosecha como Bing, que alcanza los 45 días, no se podría haber evitado esto, y que, en general, todas las cerezas tienen una vida de poscosecha de no más de 35 días. "Puede que yo la vea estéticamente bien, pero se comienzan a ver problemas de forma bastante transversal en las variedades", advierte.

Hay que considerar además que el tiempo de poscosecha comienza a correr también desde que la fruta es cosechada, por lo que Rodríguez destaca que a la fruta que arribó a China, hay que sumarle incluso hasta una semana más del proceso previo a la exportación -de embalaje y empaque-. Debido a esto, se puede considerar que esta era una fruta que tenía 60 días o incluso más.

A esto se suma que, durante la campaña, Rodríguez ya había encontrado en packings fruta con desórdenes como 'piel de lagarto' tras 35 días, por lo que dicha condición también aparecería en las cerezas que arribaron a China.

Otros desórdenes que podrían haberse encontrado son pedicelos deshidratados, fruta sin brillo y blanda, además de pudriciones reportadas.

LARGO CAMINO LEGAL

Tras el desastre con la falla del buque y la posterior pudrición de las cerezas que transportaba, el 28 de febrero, los representantes del buque 'Maersk Saltoro' presentaron ante el 5° Juzgado Civil de Valparaíso una solicitud de constitución de fondo de 'limitación de responsabilidad', estableciendo un límite monetario de US$16,4 millones para indemnizar a quienes contrataron el servicio, basado en el servicio prestado y el tonelaje del buque.

Al respecto, el abogado Matías Araya, de Araya y Asociados, señaló a Redagrícola que el proceso legal ya se abrió y que las empresas tienen que participar de este proceso porque es la única manera de oponerse a este fondo de limitación de responsabilidad que significaría acoger el pago, que es solo un porcentaje de los bienes, muy por debajo de lo estimado por las compañías, que podría haber sido superior a los US$ 120 millones, si se habla del valor comercial de la fruta comercial, considerando que debería haber llegado a mediados de enero.

"Muchos de los afectados, entre ellos nosotros (como representante de las compañías afectadas), nos vamos a oponer a este fondo porque creemos que no se dan las condicio-

LITORALPRESS

Fecha: 31-05-2025
Medio: Revista Redagrícola
Supl. : Revista Redagrícola
Tipo: Noticia general
Título: UN BARCO INMOVILIZADO: LOS PEORES 52 DIAS DE LA HISTORIA PARA LA CEREZAS CHILENAS

Pág. : 31
Cm2: 793,3

Tiraje: 9.000
Lectoría: 18.000
Favorabilidad: No Definida

nes para ello, y esperamos que más gente se sume y se haga parte de este proceso, porque si no se hace parte, queda fuera", señaló Araya sobre la estrategia que asumirán las compañías afectadas, que rechazarán este fondo y buscarán negociar un valor que se acerque al valor de la mercancía.

"Esto es indiferente a si la gente tiene seguros o 'value protect'; si quiere recibir pagos, tienen que hacerse parte de este proceso, que es litigioso y donde tienen que participar abogados", añadió.

Araya cree que no hay espacio para llegar a acuerdos extrajudiciales entre los exportadores y la naviera, incluso considerando los seguros o 'value protect' contratados. En base a esto, el abogado señaló que "mucha gente contrató seguro de transporte, y si bien algunos están operando, muchos tenían limitaciones respecto a los atrasos", refiriéndose a que muchos seguros sólo operan en caso de hundimientos u otras acciones catastróficas para la embarcación o la carga.

El abogado comentó también que esta triada de empresas involucradas en el barco no interfieren ni dificultan el proceso legal: "Aquí tenemos un propietario de la nave, luego tenemos una empresa que operó la nave, y finalmente Maersk que fue el transportista de los bienes, y es la naviera la que se contrató finalmente".

Respecto a las perspectivas para el caso, Araya comenta que Chile es parte de la convención de Hamburgo, que rige en el país desde el año 1978, y protege principalmente al que exporta. "Perú ya ha usado esta convención algunos años atrás, y la ventaja que tiene es que las navieras tienen que demostrar que transitaron de forma correcta y sin problemas, y se maneja siempre a través de arbitrajes de lo que haya salido o entrado a Chile".

Araya comenta que si bien es extraño lo que pasó porque se trata de la carga completa de un barco, "en la práctica hay un error garrafal en el sentido de que, para poder pedir el fondo de limitación de responsabilidad, no debe existir negligencia de quien lo solicita, y ahí nosotros tenemos los antecedentes y creemos que la naviera cometió negligencia a la hora de manejar su nave".

Finalmente, el abogado señaló que el caso "va a ser un proceso largo, donde quizás no todos van a quedar conformes, pero va a demorar".

95 EXPORTADORAS AFECTADAS

Es muy probable que gran parte de los productores de cerezas de Chile se hayan visto afectados con este incidente, ya que se reportan 95 empresas exportadoras chilenas que tenían contenedores en dicho buque (ver tabla), y que sufrieron la pérdida total de la fruta enviada.

Entre las más perjudicadas se encuentra Garces Fruit con 480.810 cajas y 133 contenedores comprometidos. Copefrut fue la segunda más afectada, con 368.040 cajas y 100 contenedores en el barco. En tercer lugar, se ubica Dole Chile, con 237.941 cajas y 65 contenedores. Geofrut perdió 220.800 cajas y 60 contenedores y la Exportadora Rancagua -matriz de la marca Ranco Cherries-, también fue fuertemente afectada con 198.301 cajas comprometidas y 54 contenedores.

SIN EXPERIENCIA DE UN INCIDENTE SIMILAR

Las empresas afectadas han sido cautas en su comunicación después de este desastre. Un ejecutivo de la industria cerecera señaló a este medio que esperan que este incidente se pueda resolver de forma positiva, porque la industria lo necesita, luego de un año donde además los retornos a productos estuvieron bajo lo esperado.

Pero además la actitud de precaución tiene mucho que ver con que este es un evento que sorprendió a todos por igual, ya que no hay registro de un incidente similar con este volumen de fruta en tránsito. Uno de los afectados por esto fue Copefrut y su sales manager, Andrés Nawrath, señaló que siempre pensaron que la avería sería "un problema menor y que se solucionaría en un par de días, que la naviera estaría preparada para resolver de buena manera problemas mecánicos, sobre todo cuando ya estaba 'cerca' de su destino".

En esa tensa espera por obtener noticias, Nawrath indicó que "a medida que la fecha de arribo se posponía, la principal preocupación fue cuál sería la condición de la fruta y la reacción que podría tener el mercado sobre esta". Recalca además que la comunicación con la naviera se remitió "al seguimiento de un procedimiento de reclamo estándar".

Respecto a la carga, indica que "al principio sí creíamos que se podía salvar parte de la carga, para eso preparamos una operación de revisión en destino a modo de segregar calidades y minimizar las pérdidas. Pero en la medida que pasaban los días sin novedad de arribo, esa expectativa fue cambiando".

Cabe destacar que de las más de 368.000 cajas que Copefrut tenía en ese navío, las principales variedades embaladas eran Lapins, seguido por Kordia, Regina y Bing; todas en formatos para venta en el Año Nuevo Chino.

Frente a las expectativas para que se resuelva este incidente, Nawrath señala que "si bien tenemos seguros involucrados, estos no permiten cubrir la totalidad de la pérdida sufrida", señalando además que "no existe experiencia en la industria frente un siniestro de esta magnitud".

UN MAL PRECEDENTE

Desde Maersk respondieron la solicitud de este medio indicando que "hemos mantenido una comunicación constante con los clientes afectados y estamos tra-

17 de febrero
de 2025:
Buque llegó al puerto de Nansha.

24 de febrero
de 2025:
Autoridades de China concluyen que la fruta no es comerciable tras análisis de los primeros 20 contenedores.

11 de marzo
de 2025:
Se concretó la destrucción del primer contenedor con cerezas en mal estado.

Al cierre de esta edición:
Abogados contactados por Redagrícola han señalado que la gran mayoría de las empresas afectadas rechazarán el fondo de 'limitación de responsabilidad' propuesto por Maersk, y presentarán sus argumentos ante los tribunales para demostrar que hubo negligencias en la embarcación.

www.redagricola.com

LITORALPRESS

Fecha: 31-05-2025
Medio: Revista Redagrícola
Supl. : Revista Redagrícola
Tipo: Noticia general
Título: UN BARCO INMOVILIZADO: LOS PEORES 52 DIAS DE LA HISTORIA PARA LA CEREZAS CHILENAS

Pág. : 32
Cm2: 734,2

Tiraje: 9.000
Lectoría: 18.000
Favorabilidad: No Definida

Exportadoras que tenían 10 o más contenedores en el 'Maersk Saltoro'

Exportador	Suma de cajas	Contenedores
Garcés	490.810	155
Copefrut	568.040	100
Dole Chile	257.941	65
Geofrut	220.800	60
Exportadora Rancagua (Ranco Cherries)	198.504	54
Unifrutti	195.520	55
Verfrut	190.720	52
Frusan	184.501	50
C & L Frut	175.477	47
Aurora Australis	171.952	47
El Cisne	156.295	57
Quelen	154.085	56
Prize	96.240	26
Rucaray	85.922	25
Mace	82.440	22
San Clemente	75.266	20
Valley Export	74.816	20
Subsole	68.689	19
Huber	67.201	18
Agricom	66.240	18
David Del Curto	57.441	16
Del Sur	56.168	15
San Andres	55.688	15
Victoria Fruits	55.052	14
Greenex	52.520	14
Magna Trading S	51.252	14
El Parque	47.750	13
Polar Fruit	41.184	11
Hortifrut Chile	37.901	10
Fruttita	37.689	10
Huaquen Export	36.208	10
Gold Anda Chile	35.655	10
	3.877.365	1.052

bajando diligentemente con las partes relevantes en las inspecciones de carga y los pasos de seguimiento. Lamentamos cualquier interrupción causada a nuestros clientes y seguimos comprometidos a apoyarlos durante este momento difícil".

Sin embargo, Antonio Walker, presidente de la Sociedad Nacional de Agricultura indicó que "la información sobre el barco Saltoro siempre fue confusa. En ningún momento se informó con claridad dónde recaló ni cuál fue la falla que presentó. Finalmente, arribó con 45 días de retraso y después del Año Nuevo chino, generando un daño considerable".

Agregó que al cierre de esta edición "los exportadores han recibido escasa información y no tienen claridad cómo se les pagará por su fruta", y señala que han sido "clientes históricos de estas compañías y esperamos tener una mejor comunicación con ellos. La situación continúa en desarrollo, donde esperamos tener una pronta respuesta".

Sobre la experiencia vivida, el presidente de la SNA señala que "siempre confiamos en que la falla del barco podría repararse en tres o cuatro días y que su arribo sería antes del Año Nuevo Chino (29 de enero), lo que nos habría permitido cumplir con los plazos establecidos, sin embargo, la información que recibimos siempre fue confusa y poco clara. No nos entregaron mayores detalles del problema, dejándonos con poca capacidad de reacción y afectando la planificación de las exportaciones".

Walker indica que esta situación "es una oportunidad para revisar en detalle cada póliza de los seguros. Como agricultores, trabajamos con productos altamente perecibles que deben llegar en óptimas condiciones a destinos lejanos, como China, tras un tránsito de hasta 30 días".

El presidente de Fedefruta, Víctor Catán, señaló Redagrícola que este incidente sienta "un muy mal precedente respecto a las obligaciones que tienen las partes. Si bien uno contrata un servicio, ese servicio debe ser terminado. Independiente del tema seguros, si yo contrato un servicio, quien lo presta tiene que garantizar el cumplimiento".

Catan sostuvo que "es la nave la que tiene que activar su seguro, y no los dueños de la fruta, a nuestro juicio", añadiendo que "lo que más nos preocupa es el precedente que se puede generar, porque básicamente cualquiera que se compromete a algo y tiene una dificultad, se lava las manos, paga lo que le habían contratado -que es el valor del contrato por la prestación-, y eso podría pasarnos el día de mañana con una cartonera, con un transporte terrestre, con un frigorífico que si tuvo un desperfecto y se le echó a perder la fruta, por ejemplo".

El líder de los fruteros señala que principalmente están abogando "por un tema de confianzas y de seriedad", agregando que "Maersk es una compañía sólida, grande, no es un aparecido, y cobra una tarifa bastante onerosa por el transporte de las cerezas en el servicio 'Cherry Express', tarifas que por lo demás han subido mucho en los últimos años, porque US$12.000 es una tarifa muy cara para el negocio. Nosotros hacemos un llamado a no eludir la responsabilidad".

Catán complementa que también ha habido problemas incluso con aquellos que tomaron seguros, ya que la respuesta que han tenido es que el pago se realiza siempre y cuando el barco se haya hundido. "El barco tuvo un desperfecto, cuyo origen aún no conocemos, pero puede estar basado en una serie de negligencias, como falta de mantención, una sobreaceleración, hay una serie de cosas que están dando vuelta y que es necesario conocerlas", advirtió tras una entrevista a fines de abril con este medio.

El presidente de Fedefruta expone además que aquello que pasó entre que se conoció el desperfecto, "fue un tiempo largo con mucha ausencia de respuestas, con muchas evasivas, yo dije que se podría haber remolcado el barco y alguno habrá pensado que este señor está loco, y no, todos los barcos grandes también pueden ser remolcados pero por barcos de similares magnitudes, sí se pudieron tomar medidas, pero lamentablemente la solución del problema se fue dilatando, primero pensamos que iban a ser un par de días, que se transformó en semanas y finalmente fue cerca de un mes de retraso en que arribara la fruta".

El pesar y molestia con el que han vivido este incidente, se sumó a una temporada muy compleja debido al ya existente deterioro de los precios de la cereza chilena en China "que va a dejar mucha gente lesionada y con problemas de liquidez".

Sobre el conflicto generado, Catán comentó a Redagrícola: "Teníamos la esperanza que una empresa como Maersk, que tiene una trayectoria con Chile y que tiene un prestigio, que no iba a hacer las cosas más difíciles, sino que iba a poner su voluntad en buscar soluciones plausibles para las partes".

Más allá del lamento, el líder del gremio de los exportadores indicó que a futuro, en caso de un incidente similar, "no deberíamos llegar a un fallo de la justicia, donde esto se podría alargar, creo que sería aconsejable sentarse en una mesa y llegar a un punto de encuentro y buscar soluciones pensando en lo que se viene a futuro, porque nosotros vamos a seguir produciendo fruta, y Maersk va a tener la necesidad de colocar sus barcos, y ellos no lo hacen porque somos lindos o somos macanudos, no; se hace porque hay un pago de por medio, hay una necesidad y ellos se han adecuado a esa necesidad, cobrando además una tarifa bastante alta por el servicio que prestan". Ra

www.litoralpress.cl