

Fecha: 04-02-2026
Medio: Diario Financiero
Supl.: Diario Financiero
Tipo: Noticia general

Pág.: 2
Cm2: 622.5
VPE: \$ 5.515.890

Tiraje: 16.150
Lectoría: 48.450
Favorabilidad: ☐ No Definida

Título: A un año del buque de Maersk varado con cerezas: la cruzada legal de 25 exportadores que exigen indemnización a la naviera

A un año del buque de Maersk varado con cerezas: la cruzada legal de 25 exportadores que exigen indemnización a la naviera

■ Los afectados se dividieron de facto en dos grupos debido a sus estrategias legales. En total, sumarían unos US\$ 50 millones entre sus cargamentos de cerezas perdidos.

POR PATRICIA MARCHETTI

Hace un año, el buque Saltoro de Maersk se encontraba varado en alta mar. Una falla en el motor hizo que la embarcación de la firma danesa llegara con un mes de retraso a China, provocando la pérdida de 1.352 contenedores de cerezas chilenas,

avaluadas en cerca de US\$ 160 millones (valor FOB).

A días de su atraque en el puerto de Nansha, Maersk presentó ante el 5° Juzgado Civil de Valparaíso un procedimiento -regulado en el Código del Comercio- para limitar su responsabilidad al pago de solo US\$ 16 millones, un 10% del perjuicio.

En la instancia comparecieron 80 compañías exportadoras, destacando nombres como Garcés Fruit, Dole, Unifrutti, Verfrut, David del Curto, Meyer y Hortifrut. De ese total, 55 lograron acceder a una indemnización, pero lo hicieron únicamente porque contaban con un seguro particular ofrecido por la naviera ("Value Protect"), que les permitió reintegrar el valor de la fruta perdida, pero no los costos. "Mejor un mal arreglo que un buen juicio", dicen en la industria cuando se recuerda dicha arista del caso. Del total, aún faltarían cerca de US\$ 50 millones por indemnizar, concuerdan las mismas fuentes.

Los restantes 25 afectados se dividieron de facto en dos grupos. En el primero, prácticamente todos presentaron una oposición a la jugada de Maersk, apuntando a la falta de competencia del tribunal para revisar el caso ocurrido en aguas internacionales. En su defecto, plantean que si el juzgado conociese el fondo, asomaría una negligencia grave de parte de la naviera, lo que le impediría limitar su responsabilidad.

En el segundo, siete de esos exportadores -liderados por Lo Garcés, la compañía más afectada de todas, con más de US\$ 15 millones- escalaron la pugna al Tribunal Constitucional en agosto, argumentando que la aplicación de la limitación de responsabilidad "genera una consecuencia del todo desproporcionada y un efecto inconstitucional en su aplicación". Para la causa ficharon al excontralor Jorge Bermúdez, hoy socio de Moreno, Sáez & Avilés Abogados.

El TC declaró admisible el requerimiento en septiembre y, desde entonces, la causa en el 5° Civil se encuentra suspendida, a la espera del fallo del Tribunal.

La estrategia dividida

Rafael Durán, socio fundador de Legal Export Abogados y representante de siete compañías que se mantienen



RAFAEL DURÁN
ABOGADO DE LEGAL EXPORT Y REPRESENTANTE DE FIRMAS EXPORTADORAS AFECTADAS

"Es un momento complejo, porque el paso del tiempo hace que aumente la incertidumbre legal (...) ni el TC ni el 5° Civil de Valparaíso son tribunales especializados en derecho marítimo".

ante el 5° Civil (Meyer y Hortifrut entre ellas), comenta que, en dicho tribunal "solo figuran exportadores que no han sido indemnizados, porque no tenían el seguro de Value Protect o porque sus seguros particulares

solamente cubrieron una parcialidad muy menor a las pérdidas, entre un 1% y un 10% del total".

A juicio del experto en comercio internacional, este primer punto configura un verdadero "caso de laboratorio", donde queda en evidencia la problemática del sector exportador ante la falta de cobertura de los seguros para los casos de retrasos de envíos. "No hay una estructura establecida en el mercado asegurador que otorgue cobertura para casos de retraso, lo que hayes extremadamente limitado. Hoy cada empresa enfrenta sus pérdidas de forma individual, pero se trata de un problema conjunto", advierte.

Durán y sus representadas decidieron no acudir al TC porque "entendemos que las normas que limitan la responsabilidad -que invocó Maersk- son normas que forman parte de las reglas del juego".

Con todo, a medida que pasa el tiempo, el ánimo entre los 25 es cada vez menos optimista: con la causa detenida, no tienen respuesta alguna por sus millonarias pérdidas.

¿Hay chances?

"Hay posibilidades todavía", asegura Durán, pero marca que lo que suceda en el TC afectará el devenir del caso. "Si el TC acoge el reclamo, todos, incluso los que no fuimos ante el TC, nos vamos a ver beneficiados y se cae lo del 5° Civil. Pero el efecto respecto de todos es tanto positiva como negativamente. Si el TC rechaza el reclamo del recurso de inaplicabilidad, continúa el procedimiento en el 5° Civil".

La causa ante el TC está "en acuerdo" desde diciembre y se espera el fallo en las próximas semanas. Si se reactiva el juicio en la corte de Valparaíso, expertos estiman que podría durar hasta cuatro meses.

"Es un momento complejo, porque evidentemente el paso del tiempo hace que aumente la incertidumbre legal y nos pone en la expectativa de un fallo que puede ser positivo o negativo con dos variables, donde ni el TC ni el 5° Civil son tribunales especializados en materia de derecho marítimo", enfatiza Durán.

En ese sentido, recuerda que fue Maersk quien dio el primer paso al iniciar el procedimiento en Chile. "Una jugada magistral", dice otro abogado conocedor del proceso, "porque uno de los efectos de la limitación de responsabilidad es que se impide a los afectados pedir el arraigo del buque, por eso los exportadores chilenos defienden que hubo negligencia de la naviera, porque desde que se produjo el daño se decidió no tomar acciones para evitarlo o aminorarlo".

Para Durán, "la jugada" dice relación "con el poder de la industria y que, más allá de la legalidad y los daños, tiene que ver con quién es el más fuerte. Es una jugada que demuestra que los poderes de cada parte son absolutamente disímiles".



El buque Saltoro de Maersk.