

¿Dónde está el barco, a la deriva, con millonaria carga de cerezas?

27/01/2025



La nave Maersk Saltoro había zarpado sin problemas en la mañana del pasado 27 de diciembre desde San Antonio Terminal Internacional, principal puerto del Pacífico de Chile, siendo una de los 15 embarcaciones que llegaron a ese muelle para cargar cerezas durante la temporada exportadora. **Su carga estaba completa con poco más de 1.300 contenedores de cerezas. Su destino: elpreciado mercado de China.** Sin embargo, el buque quedó detenido el 13 de enero en las aguas de la Micronesia, según plataformas como MarineTraffic y Maritime Optima, sin haber cumplido con su llegada prevista al puerto de Nansha, China, el 20 de enero.

Dado este desperfecto, **los contenedores cargados con cerezas**

no llegarán a tiempo para ingresar al mercado chino antes del Año Nuevo Lunar que, este año, tiene lugar el 29 de enero. Durante toda esta semana se prevé una fuerte demanda de cerezas en el mercado por estas festividades. La no llegada de la mercadería en tiempo proyectado y, seguramente, en condiciones de calidad no deseadas, generarán millonarias pérdidas para los exportadores chilenos propietarios de esa fruta.

El barco continúa a la deriva en la posición 2°25'57.7" Norte y 155°33'59.0" Este, a unos 1.200 kilómetros al noreste de Nueva Guinea, en plenas aguas de la Micronesia, tal como se referencia en el mapa adjunto.



Recientemente, Maersk ha informado que uno de sus buques - Maersk Saltoro- que se encontrabaviajando con destino a China y que está cargado con miles de contenedores de cerezas para ser comercializado, **presentó una falla en uno de sus motores principales**, por lo que debió interrumpir su viaje a la espera que concluyan los trabajos de reparación.

“Podemos confirmar que el buque fletado por Maersk, Maersk Saltoro, reportó un problema técnico con su motor principal el 13 de enero de 2025, mientras se dirigía de San Antonio, Chile, a Nansha New Port, China. Actualmente, el buque está siendo reparado para reanudar su viaje”, fueron, hasta ayer,

el último parte que informó la compañía al ser consultada oportunamente por Portal Portuario. De acuerdo con la empresa: “Mantenemos una comunicación estrecha con los propietarios del buque para seguir el estado de las reparaciones y mantendremos a los clientes afectados informados sobre el progreso. El Maersk Salto es un buque portacontenedores que navega bajo la bandera de Singapur”.

Pasos requeridos por los exportadores de cerezas

Maersk ha emitido comunicados a los shippers o freight forwarders con quienes acordó la reserva de espacio y/o transporte, manteniéndolos informados sobre el avance de los trabajos. El retraso en el arribo de las cerezas a destino representa ciertamente una preocupación seria para los cargadores, exportadores y consignatarios o compradores de la fruta, y para todos los actores de la cadena, por los daños con que pueda arribar y por los menores valores en la comercialización que obtengan una vez comercializados en destino.

Ante ello, la pregunta que surge es si aquellos daños físicos a la fruta o bien el menor valor en la comercialización que se obtenga comparados con la fecha original del arribo esperado, son o no indemnizables, sea por el seguro contrato o bien bajo el régimen de responsabilidad de la naviera. Sobre el seguro, ha de estarse a los términos del seguro contratado.

El abogado especialista y socio fundador de Legal Export, Rafael Durán, asegura que frente a la naviera, la pregunta es si son o no responsables por esta clase de daños. Lo primero que se viene a la mente es que un daño de motor puede constituir un hecho fortuito que exonera de responsabilidad a la naviera. Sin embargo, antes de concluir de esa forma, tiene que considerarse que el caso fortuito o fuerza mayor requiere del cumplimiento de requisitos específicos y copulativos:

– Un hecho externo o inimputable, es decir, que no se deba culpa o dolo de ninguna de las partes, ni de quien lo causa ni de quien lo sufre;

– Que sea imprevisible, es decir que sea un hecho que no resulte posible contemplarlo con anterioridad a su ocurrencia. La jurisprudencia ha señalado que para establecer qué es lo previsible en cada caso concreto, se requiere analizar las circunstancias particulares que rodean la actividad en desarrollo de la cual surgió el daño y, por consiguiente, se deben verificar las previsiones normales que habrían de exigirse a quien alega la fuerza mayor. La imprevisibilidad implica que en condiciones normales haya sido imposible para el agente precaverse contra él.

– Que sea un hecho irresistible, es decir, que exista una imposibilidad objetiva para el sujeto de evitar las consecuencias derivadas del hecho imprevisto. Consiste en que haya sido absolutamente imposible evitar el hecho o suceso aludido, no obstante los medios de defensa empleados para superarlo. También, implica la imposibilidad de sobreponerse al hecho para eludir sus efectos.

El especialista remarca en otra parte de su escrito que, como señala un fallo de la Corte Suprema de Chile, la irresistibilidad se refiere a la imposibilidad objetiva para el sujeto de evitar las consecuencias derivadas del hecho imprevisto. Consiste en que haya sido absolutamente imposible evitar el hecho o suceso aludido, no obstante los medios de defensa empleados para superarlo. También implica la imposibilidad de sobreponerse al hecho para eludir sus efectos.



El abogado especialista y socio fundador de Legal Export, Rafael Durán.

En el mismo orden de ideas, se expresa en la obra mencionada que “la sola circunstancia de que el acontecimiento sea imprevisible implica que su ocurrencia es inevitable para el deudor, pues, si éste no sabe y tampoco le es exigible saber que sucederá un determinado hecho, mal puede imponérsele el deber de impedirlo”. (Brantt, «El Caso Fortuito y su incidencia en el Derecho de la Responsabilidad Contractual”, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Facultad de Derecho, Legal Publishing, año 2010, Pág. 147) (Corte Suprema, Rol N° 2.296-2013 de 19 de noviembre de 2013).

Lo esencial para determinar si es imprevisible e irresistible, consiste en analizar si el buque MAERSK SALTORO, número IMO 9725706:

- Efectuó todas sus mantenciones preventivas.

– Cuenta con todas sus certificaciones que acrediten la navegabilidad del buque.

Desde luego, la falta de cualquier mantención o certificación o medida de diligencia preventiva, hacen que la irresistibilidad o la imprevisibilidad no concurren a priori. Es sobre la naviera sobre quien pesan estos requerimientos. La legislación marítima chilena, agrega Rafael Durán en otra parte de su escrito, contenida en el Libro III del Código de Comercio de Chile otorga la posibilidad a los afectados de solicitar toda la documentación que sea pertinente, para revisar el cumplimiento de las obligaciones asociadas a la navegabilidad del buque en forma expedita y económica.

Desde luego, los intereses de la carga pueden desde ya presentar una carta en resguardo de sus intereses con una descripción de la carga y de la fecha estimada de arribo original y, luego del arribo, expresar los daños físicos o comerciales que se hayan producido, todo dentro de los plazos que contempla nuestra ley local.

En este caso es importante analizar desde ya la existencia y términos del o los seguros contratados con seguros locales o extranjeros; los términos de cualquier cobertura especial otorgado por un seguro o su símil por la misma naviera; Value Protect de Maersk, los pasos a seguir, como notas de protestas, medidas prejudiciales; y, comportarse como un buen padre de familia minimizando todos los daños posibles y manteniendo debido respaldo de todas las gestiones desarrolladas.

«En cuanto a una eventual declaración de avería gruesa por parte de Maersk y, por ende, que corresponda a titulares de la carga asumir los costos de la reparación asociados o los gastos extraordinarios e imprevistos, efectuados o contraídos intencional y razonablemente, con el objeto de preservar de un peligro común a los intereses comprometidos en la expedición marítima, como define la ley, es una de las posibilidades que

esperemos no se concrete y de hacerlo, desde luego, todos quienes se vean afectados deben contar con la asesoría debida», finaliza en su escrito el especialista.

Fuente: www.masp.lmneuquen.com (La Mañana de Neuquén)