

Fecha: 09-03-2025
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Cuerpo B
 Tipo: Noticia general
 Título: Pérdidas millonarias y eventual demanda, la trama de las 24.000 toneladas de CEREZAS DESTRUIDAS EN CHINA

Pág.: 10
 Cm2: 781,3
 VPE: \$ 10.263.173

Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: No Definida

Delegaciones del SAG, de la embajada chilena en China, ProChile, Frutas de Chile y de las principales empresas exportadoras han llegado estas últimas semanas al puerto de Nansha, en Guangzhou, tratando de entender un hecho sin precedentes en la historia del comercio marítimo nacional.

El 17 de febrero, con 35 días de retraso a causa de fallas en el motor, el buque "Saltoro" de la naviera Maersk recaló en el puerto. Recién el 26 de febrero, a dos meses de su zarpe desde San Antonio, se completó la descarga de los más de 1.360 contenedores con cerezas en el puerto chino.

El arribo estaba programado para el 16 de enero, y la fecha no fue al azar pues coincide con el inicio del Año Nuevo Chino.

Y como era de esperarse, la inspección aduanera de la fruta determinó que no es apta para el consumo, y debe ser destruida. Lo más probable es que haya que desecharlo todo el cargamento de 24.000 toneladas.

Y todos apuntan a Maersk como responsable del atraso que significó pérdidas entre US\$ 120 a US\$ 150 millones para las 97 exportadoras chilenas. De los mayores *25 players* del país, 19 tenían fruta en el "Saltoro".

Entre las empresas más perjudicadas se encuentran Garces Fruit —la mayor exportadora de cerezas del mundo—, con 133 contenedores; Copefruit, con 100 contenedores; Dole, con 65 contenedores; Geofrut, con 60 contenedores; además de Unifrutti, Exportadora Rancagua, Verfrut, Frusan o Prize.

La carga representa cerca del 6% del total de las exportaciones totales de cerezas de la temporada, si se consideran los US\$ 3.000 millones que se exportaron el año pasado.

Consultada la empresa Maersk sobre el incidente, confirmaron —de manera escrita— que "el buque fletado reportó un problema técnico con su motor principal el 13 de enero de 2025. (...) Tras reparaciones, reanudó su viaje a una velocidad reducida y llegó a Nansha New Port el 17 de febrero". "Todos los contenedores refrigerados a bordo estaban conectados y con energía", añaden.

Sobre su responsabilidad sostienen que "hemos mantenido una comunicación constante con los clientes afectados y estamos trabajando diligentemente con las partes relevantes en las inspecciones de carga y los pasos de seguimiento. Mantenemos la comunicación con los clientes localmente, de modo que, una vez inspeccionada la carga, puedan solicitar y gestionar los certificados con la aduana. Lamentamos cualquier interrupción causada a nuestros clientes y seguimos comprometidos a apoyarlos durante este momento difícil".

Iván Marambio, presidente de Frutas de Chile, confirma que "la actitud de la naviera ha sido siempre de asumir su responsabilidad".

Cada empresa decide individualmente las acciones a seguir, considerando que cada



Barco "Maersk Saltoro" trasportaba 6% de la producción nacional:

Pérdidas millonarias y eventual demanda, la trama de las 24.000 toneladas de CEREZAS DESTRUIDAS EN CHINA

Esta semana la aduana china emitirá los certificados de rechazo para comenzar con la destrucción de los 1.360 contenedores, documentos claves para las 97 empresas chilenas que exigirán una compensación a la naviera Maersk, con pérdidas por unos US\$ 150 millones. • GUILLERMO V. ACEVEDO

una tiene un nivel de cobertura diferente, y algunas no cuentan con ningún seguro.

Destrucción de la fruta y acciones legales

Esta semana, la aduana china empezará a emitir los certificados de rechazo de la fruta, que serán un insumo vital para las reclamaciones posteriores, habiendo inspeccionado el 100% de los contenedores. Luego, cada empresa acompañada de los vendedores de las aseguradoras revisarán los contenedores individualmente.

La destrucción de la fruta, y el acarreo hasta el lugar de la destrucción, tiene un costo. Desde Frutas de Chile comentan que en primera instancia este deberá ser asumido por el exportador o por la empresa importadora, pero luego se incluirán como parte del siniestro que serán reclamados a la naviera.

El proceso de destrucción podría demorarse varias semanas, y podría costar hasta US\$ 1.000 por tonelada.

Ahora bien, hay un espacio de disputa que resolver. Una cosa es el valor neto de la carga que podría ser reintegrado, otra es el valor total de la fruta tras ser comercializada. Allí se genera una diferencia importante, y también la naviera debería responder por ella, explican desde el gremio.

"Lo que uno esperaría es que en el recupero se considere el valor comercial de la fruta, al precio que se hubiesen vendido en la fecha original de arribo a China, más el reintegro de todos los costos incurridos", dice Rodrigo Estévez, gerente comercial de Prize.

Las aseguradoras, por su parte, tendrán que evaluar si la naviera es la única responsable, y si el daño de la fruta y la demora por fallas mecánicas son riesgos cubiertos. Por ahora, nada garantiza que los pagos existan.

"Hoy nuestra preocupación principal pa-

ra por seguir todos los protocolos que nos indica nuestro seguro, proteger la imagen y reputación de las cerezas de Chile, y sobre todo, proteger a nuestros productores", agrega.

En el caso de Prize, que tenía 28 contenedores en el buque, tienen contratado un seguro con la misma Maersk de responsabilidad extendida (*extended liability*), y otros con aseguradoras tradicionales.

Ahora bien, comenta que, "con o sin seguro, siempre se puede realizar el reclamo a la naviera y recuperar la pérdida. Hay protocolos establecidos por las mismas aseguradoras que se están siguiendo", sostiene Estévez. "Es un caso sólido en términos de que hay un incumplimiento del contrato o del servicio que nosotros contratamos", agrega.

Consultados Maersk por las siguientes acciones administrativas y legales, desde la naviera se limitaron a señalar que hay diversas variables y que se irán resolviendo luego de que los clientes hagan los reclamos formales.

"Estamos confiados en que las responsabilidades de lo que ha sucedido van a ser asumidas, que tanto exportadores como productores van a ser compensados", sostiene Marambio.

En China, quienes esperaban la fruta eran importadores chinos, o consignatarios, que son los responsables de la fruta una vez en el puerto, aunque no de las reclamaciones por siniestro en alta mar, pues eso corresponde a los exportadores

Los efectos colaterales del incidente

Cherry Express es un servicio que operan diferentes navieras, no solo Maersk, y está dedicado a las cerezas. Navega sin detención y en un tiempo más breve entre puertos de la Región de Valparaíso y Hong Kong o China. Tiene más de 5 años funcionando y esta temporada se completaron 50 Cherry Express.

Maersk es un *player* muy importante en los envíos chilenos, comenta Marambio, "tiene más o menos el 25% de las cargas de frutas chilenas en general, aproximadamente 650.000 toneladas de fruta de todas las especies que ellos nos transportan año a año".

Además de las consecuencias por no distribuir la carga en su destino, se temen efectos colaterales para las exportaciones chilenas. Por un lado, las pérdidas en este episodio podrían producir la quiebra de algunas empresas cuya producción total se encontraba en ese buque, alertan desde la industria. Por otro, hay un consenso en que si bien no daña la imagen y credibilidad de las cerezas chilenas, "tampoco ayuda". Marambio sostiene que "no se verán afectadas ni las relaciones comerciales ni la imagen de las exportaciones, ya que como la información es muy transparente, todo el mundo involucrado en el sector sabe lo que estaba pasando, cuáles fueron las razones, y por lo tanto no hay una falta de credibilidad".