

Maersk Saltoro, el buque que sufrió una avería en su motor principal en enero de 2025, lo que provocó un retraso de 52 días en su viaje desde Chile a China, generando la pérdida de más de 1.300 contenedores con cerezas, arribó el 12 de octubre a Valparaíso, primer puerto nacional al que llegó desde el incidente y en medio de un proceso judicial en curso. El caso, que ha conmocionado al sector exportador y puesto en tela de juicio los límites de responsabilidad en el comercio marítimo, podría sentar un precedente en la interpretación constitucional de las normas que regulan esta actividad en Chile.

En uno de los procesos, iniciado por la naviera Maersk en el 5º Juzgado Civil de Valparaíso, se solicitó dar inicio al procedimiento para la constitución y eventual distribución del fondo de limitación de responsabilidad. Tras ello, los abogados representantes de las compañías afectadas presentaron un requerimiento ante el Tribunal Constitucional (TC), el cual fue declarado admisible, solicitando que se declare inaplicable, por inconstitucionalidad, cuatro artículos del Código de Comercio que sustentan la figura del fondo de limitación de responsabilidad.

Jorge Bermúdez, académico PUCV y abogado del Estudio Jurídico Moreno, Sáez y Avilés, quien diseñó la estrategia ante el TC, detalla que “el Maersk Saltoro es un servicio que se llama Cherry Express y ya su nombre lo dice todo. Ellos se comprometían a llevar la carga de cerezas para el Año Nuevo Chino. Para el transporte de fruta la fecha de entrega es muy importante, pero en este caso lo era doblemente, ya que había que llegar por lo menos 10 días an-

tes. El barco quedó tres semanas a la deriva y la naviera no agotó las posibilidades para remediar la situación, como uso de remolcadores o llevar inmediatamente un equipo mecánico al barco para la reparación”.

“Producto de lo anterior -agrega-, las cerezas llegan a finales de febrero y se pierde toda la carga. Son 5 millones de cajas de cerezas que debieron ser destruidas y 160 millones de dólares en pérdidas. Y acá hay algo muy relevante, porque no solo estamos hablando de la pérdida de grandes empresas exportadoras, sino también de pequeños productores que los perdieron todo. La naviera Maersk, de origen danés, que es la segunda más grande del mundo, invoca ante el 5º Juzgado Civil de Valparaíso el Fondo de Limitación de Responsabilidad, lo cual significa que ellos van a responder solo hasta un cierto límite con los perjuicios. Y aplican una regla, porque es discrecional de ellos invocarla, que está en el Código de Comercio y es de 1988, lo cual lleva como mucho a indemnizar el 9% del valor de la caja, es decir 15 millones de dólares en total”.

El académico, excontralor general de la República, señala que “si los exportadores pensaban ganar 10, ahora van a ganar menos de 1. Nosotros como equipo jurídico vimos que acá hay

una desproporcionalidad brutal y que la aplicación de esas normas genera un efecto inconstitucional, sentando claramente un precedente. En primer lugar, es una discriminación arbitraria, ya que esto no se produce en otros mercados. En segundo lugar, vulnera la igualdad de tratamiento en materia económica que debe dar el Estado. Además, impide acceder a otro tribunal para reclamar los perjuicios, vulnera el debido proceso y afecta la posición en el comercio internacional, porque aquí se produce un incumplimiento del cual no se va a responder y eso afecta la libertad en materia económica y el derecho de propiedad”.

El abogado Miguel Segovia, jefe del área de Transporte y Seguros de Araya & Cía. Abogados, indica que “nosotros no estamos participando de la actuación ante el Tribunal Constitucional, ya que optamos por otra vía, que por tema de confidencialidad no la puedo dar a conocer porque es una estrategia procesal. Lo único que puedo decir es que, en nuestro caso, esperamos el mejor resultado para todos los exportadores y embarcadores chilenos (...) Las pérdidas ascienden a 160 millones de dólares y el Fondo de Limitación de Responsabilidad está constituido, a través de una garantía del seguro que tiene la naviera Maersk en este caso par-

ticular, de 15 millones de dólares, lo cual es bastante bajo”.

Segovia advierte que “el Fondo de Limitación de Responsabilidad es algo bien *sui generis*, que no existe en otra rama del Derecho y lo que más se asimila, estructuralmente podríamos decir, es una quiebra o una liquidación concursal, pero no es lo mismo, porque esa quiebra presupone una insolvencia y acá más bien es una facultad objetiva que tiene la naviera para limitar su responsabilidad”.

ARGUMENTOS DE MAERSK

En este escenario, la defensa de Maersk ha presentado una serie de informes jurídicos que refuerzan la legitimidad del actual sistema de limitación de responsabilidad marítima. Uno de estos informes fue elaborado por el abogado Carlos Peña González, profesor de Derecho Civil en la Universidad Diego Portales. El documento sostiene que “la limitación de responsabilidad tiene una sólida justificación económica, dado que el transporte marítimo es una actividad de alto riesgo, y sin esta herramienta, los costos de operar serían insostenibles”. Peña argumenta además que las normas cuestionadas “no infringen los preceptos constitucionales ni vulneran derechos fundamentales”, pues es una

regulación coherente con la práctica internacional.

El abogado Jorge Bermúdez rebate estos argumentos señalando que “si Chile hubiese ratificado el convenio internacional que establece el Fondo de Limitación de Responsabilidad, el monto de la indemnización hubiese llegado a por lo menos a un 60%. Por ejemplo, si la exportación hubiese ido de Inglaterra a China, habrían pagado ese porcentaje. Por otra parte, no se trata de una actividad de alto riesgo, porque los índices de siniestralidad de los barcos mercantes son muy bajos. Lo que afecta al comercio internacional es precisamente que quieran responder de una manera tan desproporcionadamente baja frente a la pérdida total de la mercadería”.

SISTEMAS COMPLIANCE

Consultado sobre si el caso Maersk Saltoro deja al descubierto la fragilidad de un sector estratégico que depende del cumplimiento riguroso de los tiempos, las rutas y las reglas del mar, Alex Martínez, abogado y académico de Derecho UNAB, indica que lo que corresponde analizar es la relevancia de los Sistemas de Gestión de Compliance de las distintas organizaciones. Los SGC son un conjunto de políticas, procedimientos y controles in-

ternos para asegurar que una organización cumpla con todas las leyes, regulaciones y normas éticas aplicables, tanto externas como internas.

“En el caso de estar efectivamente implementados -puntualiza-, permite tener controles internos para prevenir pérdidas millonarias como en este caso, mediante la evaluación de los riesgos propios del negocio. Con una adecuada evaluación de riesgo, se puede determinar cuáles son los cursos de acciones con claridad e identificar cuáles son los sujetos responsables”.

Respecto a las lecciones que está dejando este caso para la industria exportadora nacional, el académico advierte que “necesitan tomar la conciencia que en el contexto de las relaciones internacionales en la forma que se desarrollan hoy, es vital implementar Sistemas de Gestión de Compliance que permitan tener claridad de las herramientas disponibles para la resolución de casos como estos y que en un adecuado ambiente de control, la actividad propia de la industria será más eficiente y con menos irregularidades que terminen en procesos judiciales de años”.

Sobre lo que sigue en este caso, el abogado Jorge Bermúdez indica que “ahora vienen los alegatos en el Tribunal Constitucional, que podrían demorar alrededor de cuatro meses. Si el TC declara constitucional el uso del fondo de limitación de responsabilidad, la naviera debería indemnizar a los productores en un 9%. Mientras que si es que prosperase la inaplicabilidad, que es lo que nosotros esperamos, lo que va a ocurrir es que los productores y exportadores van a tener que demandar a la naviera, para que responda por los perjuicios causados”. ■

Los vaivenes del trayecto judicial del caso Maersk Saltoro

El caso que enfrenta a la naviera danesa con exportadores chilenos por millonarias pérdidas de carga de cerezas, podría sentar un precedente en la interpretación de las normas que regulan el comercio marítimo y pone al excontralor Jorge Bermúdez y al rector de la UDP, Carlos Peña, en veredas jurídicas opuestas.

