

**Por Rafael Guarda Martínez, Abogado
Senior de Associated Risk Management.**



Recientes anuncios emitidos por algunas navieras han dado a conocer la aplicación del modelo “Slow Steaming” o “Reducción de Velocidad” o “Navegación lenta” en el transporte de mercancías. Esto refiere a la práctica de operar naves, especialmente portacontenedores, a una velocidad inferior a la velocidad máxima e incluso menor a su velocidad óptima de diseño.

Lo anterior ha sido motivado principalmente por el aumento constante en el precio del petróleo, así como por el intento de la Organización Marítima Internacional de reducir las emanaciones de gases de la industria a fin de cuadrarse con el Acuerdo de Paris.

Sin perjuicio de los beneficios que esta medida pueda generar para la economía de la industria naviera o para el medio ambiente, también genera una preocupación en los usuarios, especialmente a los relacionados con cargas perecibles, toda vez que el aumento del tiempo de navegación genera efectos negativos en la calidad de la mercadería.

El fabricante de motores Wärtsilä estima que la reducción de la velocidad de una nave de 27 nudos a 18 nudos equivale entre 4 y 7 días más para las rutas transpacífico y aumenta en una semana las rutas entre Asia y Europa. Asimismo, una declaración de Chile y Perú enviada a la OMI establece que *“un cargamento de cerezas de Valparaíso, Chile, a Shanghai, China, demoraría 33 días a 20 nudos y 44 días a una velocidad más baja de 15 nudos”* informó Climate Home News.

El aumento del tiempo en tránsito de los productos hortofrutícolas puede afectar

directamente la calidad con que éstos arribarán a los mercados de destino, disminuyendo su precio de venta y los retornos que esperan los Exportadores.

La reducción de velocidad adoptada por los transportistas impone nuevos desafíos para los intervinientes en el transporte de mercaderías perecibles, incluyendo en estos a las empresas que entregan servicios de atmosfera controlada, los suministradores de contenedores refeed, freight forwarders, exportadores, toda vez que se debe lograr entregar la fruta en las mismas condiciones que se hace actualmente pero con un aumento del periodo de transporte.

Si bien se han desarrollado nuevas tecnologías para obtener estos resultados, a través del seguimiento de las condiciones de la carga en tiempo real o el aumento de la autonomía en los kit de atmósfera controlada, el tiempo que demora la carga en ser entregada en destino es clave a la hora conseguir las ganancias esperadas.

Con el objeto de diversificar el riesgo aparejado al aumento del tiempo en tránsito de las mercaderías, es importante que los intervinientes, y en especial, los exportadores, tomen en consideración alguna de las siguientes medidas.

En primer lugar, la contratación de seguros de transporte marítimo con coberturas en caso de pérdida de calidad de la fruta por retraso o por pérdida de calidad durante el viaje. En Chile existen diversas aseguradoras, tanto nacionales como internacionales, que ofrecen pólizas específicas para cada tipo de carga, pero es necesario que estas cuenten con cláusulas que cubran los riesgos antes señalados e incluso incorporen el slow steaming dentro de las coberturas. Con esto los exportadores pueden traspasar los riesgos de pérdida de valor o calidad a su compañía de seguros, disminuyendo las posibles mermas económicas que puede generar el arribo de una carga en malas condiciones o con retraso.

En segundo término, es importante que los intervinientes en el transporte de fruta hagan uso de la información que los proveedores de servicios les entregan. Con esto nos referimos a realizar un seguimiento constante de las condiciones en las cuales viaja la carga, toda vez que la detección de un error a tiempo permite dar aviso oportuno a la naviera y consignatario, a fin de tomar medidas que disminuyan los perjuicios. Además un control de la información en tiempo real ayuda a una correcta administración de la póliza de seguros, pudiendo el exportador disminuir su siniestralidad, logrando beneficios económicos a mediano plazo.

Por último, es importante señalar que, tanto la legislación nacional como extranjera, establecen responsabilidades para los transportistas en caso de que la condición de la fruta

varíe durante el tiempo en tránsito, ya sea por un incumplimiento en las condiciones suministradas a la carga o por el retraso en el arribo de la misma a destino. Esto último es importante, toda vez que la aplicación de medidas de reducción de velocidad adoptadas por las compañías navieras debe ser transparentada a través de la oferta de servicios que entregan, ya que si no cumplen con los tiempos estipulados, la ley los hace responsables directos de los daños que esto pueda producir.

Fotografía principal: Shutterstock.com