

Por Aparecido Mendes Rocha (\*)



O anúncio do pedido formal de falência da transportadora marítima de containers sul-coreana Hanjin Shipping, com dívidas estimadas em 5,5 bilhões de dólares, deixou o mercado global muito apreensivo depois que os credores bancários anunciaram o corte de apoio à empresa devido às dívidas correntes. A Hanjin era, até então, a sétima maior empresa do mercado mundial do setor, com participação de 2,9% do mercado e 609 mil Teus de capacidade.

Como a Hanjin não teve sucesso nas negociações com os armadores para a redução dos preços dos fretamentos dos navios e, além disso, viu chegar ao fim a ajuda bancária, a empresa ficou sem alternativas e procurou a administração judicial de Seul, que aprovou seu pedido de falência. Agora tem até 25 de novembro para apresentar um plano de sobrevivência ao tribunal de Seul para evitar a sua liquidação.

Proliferam-se as notícias de que portos e terminais de várias partes do mundo se recusam a receber e operar os navios da Hanjin, por não terem as garantias para cobrar pelos serviços prestados. Outras informações também dão conta de que diversos navios estão sendo retidos por credores, assim como containers com os mais diversos tipos de mercadorias, que podem não ser entregues em seus destinos. O Hanjin Rome, atracado em Cingapura, foi o primeiro navio da companhia a ser arrestado, e o temor do mercado é que, para garantir créditos, outros casos outros episódios possam acontecer em portos pelo mundo.

Autoridades sul-coreanas estão fazendo diligências para tentar garantir a liberdade de movimentação dos navios da Hanjin. A também sul-coreana HMM (Hyundai Merchant Marine) prepara-se para entrar na corrida pelos ativos da Hanjin, isso depois de negociações de fusão entre as companhias serem descartadas. O caos instalado no transporte marítimo causado por esse pedido de falência certamente elevará os custos de frete de containers nas principais rotas da Ásia.

Os embarcadores com cargas nos navios da Hanjin em diversas partes do mundo estão dispostos a pagar o que for preciso para liberar seus containers, pois os atrasos nas liberações de mercadorias irão gerar despesas extras e prejudicarão as cadeias produtivas, além dos riscos de danos gerais às cargas, principalmente as perecíveis e as sensíveis à variações de temperatura – o que poderá causar enormes prejuízos aos embarcadores ou consignatários.

Diante da situação, seguradoras de todo o mundo estão de prontidão para prestar a assistência necessária na eventualidade de ocorrências cobertas pelo seguro de transporte internacional.

(\*) **Aparecido Mendes Rocha** é especialista em seguros internacionais.

**Fonte:** [Blog do Rocha](#), em 05.09.2016.