



JORGE URBANO GOMES
Sócio da Gomes, Ferro, Barbosa Martins
Sociedade de Advogados, RL
jug@gfbmadvogados.pt

INSOLVÊNCIA DA HANJIN

A Hanjin Shipping, maior companhia sul-coreana de transporte marítimo de contentores e sétima maior a nível mundial, encontra-se em processo de insolvência, no Tribunal de Falências de Seul. A companhia terá um passivo de cerca de seis mil milhões de dólares, necessitando de 1,2 mil milhões nos próximos 18 meses só para pagar dívida e despesas correntes.

Alguns analistas internacionais referem que a empresa tinha um fundo de maneiço abaixo do exigido para o nível de actividade comercial e operacional que já apresentava, tendo tal situação levado a uma crescente falha de pagamento a fornecedores que o armador não conseguiu ultrapassar, pedindo então protecção por insolvência.

Estando em causa as exportações sul-coreanas, o governo daquele país poderá vir a favorecer a concentração dos activos da Hanjin Shipping na segunda maior companhia sul-coreana de transporte marítimo de contentores – a Hyundai Merchant Marine (HMM).

Posto isto, importará fazer uma breve análise das possíveis consequências a nível jurídico que um dos maiores processos de insolvência da história do transporte marítimo de mercadorias poderá acarretar.

Desde logo, juridicamente falando, no nosso entendimento dois problemas se poderão levantar: a perfeição - conclusão - do transporte marítimo de mercadorias e a responsabilidade pelos milhões de euros de cargas que ainda se encontram a bordo de muitos dos navios da Hanjin à espera de uma solução, ou que se encontram em portos que

não o porto de destino contratado.

Não poderemos deixar de enunciar que a Hanjin solicitou, primeiro em Seul e depois nos Estados Unidos, um pedido especial de protecção de falência, que visa possibilitar a descarga das mercadorias sem correr o risco de arresto, quer dessas mercadorias quer dos navios que as transportaram.

O contrato de transporte marítimo por mar é aquele em que uma das partes se obriga, em relação à outra, a transportar determinada mercadoria de um porto para porto diverso, mediante uma retribuição pecuniária denominada de 'frete'. Mas será que este porto diverso poderá ser um qualquer porto, ou terá de ser o porto convencionado pelas partes (cargador e transportador) aquando da contratação do transporte marítimo das mercadorias?

Como sabemos, é no conhecimento de carga que se fixam as condições do contrato de transporte marítimo de mercadorias, sendo que no referido documento se fixa o porto de destino, pelo que o contrato de transporte só ficará



... é no conhecimento de carga que se fixam as condições do contrato de transporte marítimo de mercadorias

cumprido com a completa descarga e entrega da mercadoria no porto de destino fixado no conhecimento de embarque, salvo excepções que ao caso não se aplicam. Pelo que, a primeira conclusão jurídica a retirar é o incumprimento por parte da Hanjin dos contratos de transporte marítimo de mercadorias, nos muitos casos em que os navios se encontram em águas internacionais à espera de uma qualquer solução, com as mercadorias a bordo e nos casos em que a mercadoria é descarregada noutros portos, como em Algeciras, e se notificam os consignatários ou destinatários da mercadoria a levantá-la nesses portos. Incumprimento este que muito dificilmente trará o devido ressarcimento a todos os demais intervenientes.

Quanto à responsabilidade pelas cargas, como sabemos, no comércio internacional existem regras que regulam tal matéria, pelo que será sempre necessária uma averiguação *in casu* do incoterm utilizado no contrato de compra e venda para se conseguir definir quem é responsável pelas perdas na/da carga: se, por exemplo, o incoterm utilizado tiver sido o CFR ou CIF, a responsabilidade pelas perdas será do comprador; ao invés, se se tiver utilizado o DAT, DAP ou DDP, a responsabilidade pelas perdas da carga será do vendedor, que responderá, assim, perante o comprador, podendo, por sua vez, responsabilizar o transportador - a Hanjin Shipping - pelo incumprimento do contrato de transporte.

Feita esta sumária abordagem a um tema tão complexo, uma coisa parece certa: os produtos sul-coreanos estarão mais caros neste Natal. |