

# SPEDLOGSWISS

**Circolare n. 205/2016**

**Ai membri del campo specifico Navigazione marittima**

Basilea, 8 settembre 2016

[thomas.schwarzenbach@spedlogswiss.com](mailto:thomas.schwarzenbach@spedlogswiss.com)

Tel. 061 205 98 12

## **Insolvenza della compagnia di navigazione marittima Hanjin**

Gentili signore, egregi signori

Qualche giorno fa la compagnia di navigazione marittima sudcoreana Hanjin ha dichiarato lo stato d'insolvenza. Le banche creditrici della Hanjin Shipping avevano annunciato poco tempo prima che non erano più disposte ad accordare altri aiuti finanziari a detta compagnia. Dopodiché, il 31 agosto 2016 quest'ultima ha presentato al competente tribunale coreano una richiesta di protezione dei creditori.

Tale sviluppo ha ampie conseguenze anche per il trasporto dei contenitori su navi della Hanjin. Talvolta viene vietato alle navi della compagnia l'accesso ai porti, alcune sono persino state sequestrate. I porti vogliono prendere in pegno navi e carichi a copertura delle fatture non pagate. A molte navi è stato vietato lo scarico delle loro merci, ciò che comporta notevoli disagi, risp. ritardi nella catena di fornitura. In base a un ordine del tribunale l'impresa dovrebbe presentare un nuovo piano di salvataggio entro il 25 novembre 2016. Sino a tale data dovrebbe essere congelata la restituzione dei debiti e bloccato l'accesso dei creditori ai beni patrimoniali.

Secondo informazioni nella stampa professionale, oltre 40 navi, in numerosi paesi, compresa la Corea del Sud, non hanno potuto entrare nei porti o attraccare ai terminali. Hanjin gestisce attualmente una flotta di 98 navi contenitori, 37 delle quali sono di sua proprietà, mentre le altre 61 sono navi prese a noleggio.

La procedura in caso d'insolvenza di una compagnia operante nel trasporto di contenitori marittimi soggiace alle condizioni giuridiche dei rispettivi paesi in cui si trovano i porti. Gli esperti partono dal presupposto che le controversie concernenti la liberazione dei carichi si protraggano a lungo. Vista l'elevata cadenza di nuove informazioni, una valutazione della situazione corrisponde ad una questione momentanea che può di nuovo mutare rapidamente.

## **Come dovrebbero comportarsi ora gli spedizionieri che hanno incaricato del trasporto di contenitori la compagnia Hanjin Shipping?**

La cosa più importante è che trasmettiate le informazioni al vostro mandante. Sempre che ciò non sia ancora avvenuto, quest'ultimo dovrebbe possibilmente essere informato subito sulla situazione. Bisognerebbe renderlo attento in particolare al fatto che in seguito a quanto accaduto deve attendersi dei ritardi nei trasporti nonché costi supplementari. Raccomandate al vostro cliente di contattare la sua compagnia d'assicurazione dei trasporti per chiarire se è garantita anche la copertura di tali costi supplementari. Il mandante ha così la possibilità di emanare le rispettive istruzioni sullo svolgimento ulteriore del mandato, risp. egli può concordarsi con lo spedizioniere sulla via da seguire.

E' pure importante sapere che non vengono coinvolti solo invii con Hanjin B/L, ma che possono essere colpiti da ritardi anche invii con B/Ls di partner dell'alleanza Hanjin.

Può darsi che si cerchi di addossare (in parte) allo spedizioniere la colpa dell'insorgenza di tali costi supplementari e di ritardi. Circolano già alcune voci secondo cui il colpevole sarebbe lo spedizioniere che ha scelto la compagnia Hanjin pur essendo stato a conoscenza della precaria situazione finanziaria della compagnia. Non lasciatevi assolutamente irritare da insinuazioni di tal genere.

E' risaputo che già da parecchi anni esiste una crisi nel traffico marittimo dei contenitori, contraddistinta da sovracapacità, da un forte calo dei tassi di nolo e da una carente domanda di capacità. Le rispettive analisi tendenziali dei nostri esperti nel campo dei trasporti marittimi possono essere consultate anche nei rapporti annuali di SPEDLOGSWISS degli ultimi anni, pubblicati ufficialmente. Non sorprende perciò il fatto che un giorno o l'altro si sarebbe verificato un caso d'insolvenza di ampie dimensioni. Non era però prevedibile che ciò avrebbe colpito proprio la compagnia Hanjin. Un possibile rimprovero di colpevolezza nella scelta, mosso allo spedizioniere, è perciò insostenibile.

### **E ora, come procedere?**

Per ridurre il più possibile i ritardi e i costi supplementari a carico del mandante si dovrebbe cercare di avere in mano i rispettivi contenitori, risp. gli invii in essi trasportati. In caso di rischi di doppio pagamento e/o di costi supplementari dovrebbero essere fissate delle riserve adeguate o esigenze susseguenti, risp. responsabilità ai rispettivi terminali o a Hanjin.

Viste le restrizioni esistenti a livello mondiale, eventuali nuove prenotazioni per carichi all'esportazione da parte di Hanjin dovrebbero a nostro avviso essere riflesse molto bene, risp. effettuate in modo rigoroso e ben documentato, d'intesa con il rispettivo mandante.

Non appena disporremo di nuove informazioni vi ragguagheremo nuovamente mediante circolare.

Con cordiali saluti

### **SPEDLOGSWISS**

**Associazione svizzera delle imprese di spedizione e logistica**

Thomas Schwarzenbach

In nome del responsabile del campo specifico Navigazione marittima

Allegato: circolare FIATA conc. l'insolvenza della compagnia di navigazione Hanjin (in inglese, 3 pagine)

# FIATA

Schaffhauserstrasse 104, P.O. Box 364, CH-8152 Glattbrugg, Switzerland  
Tel. +41 (0)43 211 65 00, Fax +41 (0)43 211 65 65  
E-Mail [info@fiata.com](mailto:info@fiata.com), Internet <http://www.fiata.com>



**MULTIMODAL TRANSPORT INSTITUTE (MTI)**  
**Working Group Sea Transport**

**Doc. GI 039**  
**2016-09-06**

E only

To : **ASSOCIATION MEMBERS**  
:  
cc : Extended Board  
: Multimodal Transport Institute  
: Working Group Sea Transport  
: CLECAT

From : René Zimmermann, Manager of the FIATA Working Group Sea Transport  
on behalf of Mr Jens Roemer

Subject : **Decision of Hanjin Board to unanimously agree to file for Receivership  
Suggested action regarding containers on hold or on the water**

---

Following the decision of key lenders to withdraw support from the ailing shipping line company Hanjin (whose support was allowing potential restructuring of debt and continued trading until withdrawal) the Board has decided to proceed with Receivership. Appointment of a Receiver will follow and everything will be handled by this party from now on. Inevitably once the withdrawal occurred the Directors were unable to trade and boxes have begun to be held.

It is impossible for FIATA to provide guidelines on how to legally deal with the situation. This is because in each country one will need to respect local contracts and local legislation – there is no global solution. It is up to the Association Members to guide their members and we are aware that this is very much happening. We are also aware that some Association Members have even taken joint actions - on provision that their legislation allows for such action. FIATA can only encourage Association Members to continue guiding their members.

But recognizing that this is a serious development, FIATA would like to share with you some basic and generally suggested actions to deal with the various problems that may arise.

## **FIATA**

Schaffhauserstrasse 104, P.O. Box 364, CH-8152 Glattpburg, Switzerland  
Tel. +41 (0)43 211 65 00, Fax +41 (0)43 211 65 65  
E-Mail [info@fiata.com](mailto:info@fiata.com), Internet <http://www.fiata.com>



The holding of boxes by a port because the shipping line is no longer able to trade is an event that forwarders cannot have avoided, some of the consequences of which freight forwarders will be unable to prevent by exercise of reasonable diligence. Freight Forwarders should advise their customers of the position and seek instructions as soon as possible. It is likely to take time for the Receiver to come in and manage the situation and start the laborious process of managing the containers in circulation. Those with substantial claims against the company may begin the process of arresting Hanjin ships to cover any expected losses. This may cause unloading delays.

In situations such as these, management of customer expectation is paramount. They need to be advised of the situation and how it may develop and that there is likely to a delay which may be difficult to quantify although once contact is made with the Receiver Freight Forwarders will be able to keep customers informed of the latest information being provided by the Receiver as to timing and release of boxes. If the contract made with the shipping line was door to door, it may be necessary to pay some charges again to facilitate delivery. Your customers may need to decide whether or not to arrange a replacement shipment for their customers and take the current container loads back into stock as far as their own customers are concerned.

It is inevitable that some customers will seek to make claims. Insurers in the market will no doubt be aware of what is happening but Freight Forwarders should notify them of potential claims if containers are being held.

Each case of held containers will need to be considered carefully – have trading conditions been properly incorporated in the agreement with the customer and therefore may they be relied upon? If not what terms apply? Has a specific logistics agreement been entered into with the customer? Has the freight forwarder acted as agent or principal? If the freight forwarder is allowed to sub contract do the contractual terms require them to maintain liability as carrier? Has any claim been made by the customer? Are the goods perishable? Are they subject to fluctuating market value that may make them worthless if they cannot be released quickly?

## **FIATA**

Schaffhauserstrasse 104, P.O. Box 364, CH-8152 Glattbrugg, Switzerland  
Tel. +41 (0)43 211 65 00, Fax +41 (0)43 211 65 65  
E-Mail [info@fiata.com](mailto:info@fiata.com), Internet <http://www.fiata.com>



If the customer begins to apply pressure it may be worth seeking advice from insurers or a lawyer.

Make sure that any conversations with the customer and the receiver are fully recorded in case they need to be referred to at a later date in relation to claims. These situations are never easy to deal with when insolvency of a party ensues as the company can no longer trade and the receiver has to deal with the company business. Delays are therefore inevitable as the changeover occurs but prompt attention to detail, keeping the customer advised and taking appropriate advice where needed may make the passage of a difficult situation run smoother.

Whilst official procedures will simply need to be followed with serious delays and extra cost for containers travelling on Hanjin Bill of Ladings, it will be crucial how alliance partners who have containers on Hanjin vessels are dealing with this unprecedented situation. Should they not be able to get access to their containers fast and complete delivery of the containers as per related Bill of Lading, the business model of alliances and slot charter agreements may be questioned.

It is also obvious that the global container capacity will be reduced in short term and very sudden, leading to increased rates and an expected unreliability of services and transit times. In this context, one should not forget that we are in the midst of the peak season in the major trades.