



Committed to
Improve Quality

En este último newsletter del año vamos a exponer el tema de la reciente quiebra de la Naviera Surcoreana Hanjin Shipping, que ha desestabilizado el transporte marítimo internacional. Realizaremos un análisis de algunas de sus causas y consecuencias más inmediatas desde una perspectiva económica y legal, y ofreceremos información actualizada sobre este tema con el que hemos trabajado desde el primer momento.

La Quiebra de Hanjin Shipping

La desestabilización del transporte marítimo internacional no proviene de la quiebra de Hanjin Shipping, sino que esta situación es un mero reflejo de la crisis internacional. Las causas determinantes de esta crisis son, por un lado la desaceleración del comercio marítimo internacional con una sobreoferta de productos, y por otro lado la construcción en masa de nuevos buques, lo que en

inglés llamamos “overcapacity”. En el segundo trimestre del año no fue sólo Hanjin quien reflejó graves pérdidas en sus balances, sino que 11 de las mayores sociedades del sector se presentaron en el mismo estado (para mayor detalle véase: [The Economist: Profits overboard](#)).

Frente a la alarma de esta crisis grandes empresas como Maersk Line (primera empresa en su sector a nivel mundial) han optado por la reestructuración de su funcionamiento y la búsqueda de nuevas alianzas para adaptarse a este “nuevo” mercado/ mercado reenfocado. Del mismo modo, como ya hemos mencionado, esta crisis si ha acabado con Hanjin Shipping.

De hecho, el pasado 31 de Agosto la Naviera Surcoreana Hanjin Shipping se declaró en quiebra después de que sus bancos acreedores, liderados por Korea Development Bank (KDB), declararon el fin de su apoyo para hacer frente a la deuda que la compañía arrastraba desde 2005.

Algunos definen esta quiebra como una “bomba nuclear” para el transporte marítimo internacional, equiparándola con la quiebra de Lehman Brothers en

2008, considerada el desencadenante de la crisis económica. Hanjin ha sido puesta bajo administración judicial y sus buques han quedado “abandonados” en alta mar con imposibilidad de atracar en los puertos y proceder a la descarga de las mercancías por falta de capital. Esta falta de capital se está intentando solventar con la venta de buques y con la inyección de liquidez por parte de algunos miembros de Hanjin Group. Aun así, esta situación está provocando graves retrasos en las entregas de las mercancías y la asunción de algunas de las rutas de Hanjin por otras compañías para suplir estas carencias. Además se ha producido una reducción de la capacidad de transporte que ha quedado reflejada en las subidas de precios que ya afectan a este mercado.



Esto ha declarado una alerta a nivel mundial con un sinfín de consecuencias a distintos niveles. A nivel nacional los puertos más afectados son los de Algeciras, Valencia y Barcelona, así como un gran número de empresas españolas. A título de ejemplo podemos mencionar el caso de Fujitsu Málaga que se encuentra en una situación delicada ya que funciona como una cadena de montaje a nivel mundial, y esperaba unas piezas para sus maquinas que se hallan en contendedores de Hanjin. El resultado tiene un efecto dómimo, porque si no se entregan los productos se detiene la cadena de montaje, y con ello se detiene la producción.



Así pues, hablamos de una situación compleja que debe focalizarse en el interés de que la mercancía llegue a territorio aduanero de la Unión Europea de acuerdo con el conocimiento de embarque y teniendo en cuenta el conjunto de intereses concurrentes entre los Usuarios,

Transitarios y Agentes de Aduanas para lograr lo anterior. Al mismo tiempo la Unión Europea y los Estados Nacionales tienen que cumplir el compromiso de hacer que las leyes se cumplan y que no se produzca coacción de retención de mercaderías a los antes señalados.

El Colegio de Agentes de Aduanas de Barcelona, en su posición neutral, está coordinando la situación y ya se ha dirigido al Ministro de Fomento y Justicia para que encuentren soluciones.



Luis Berenguer Comas,
Capitán de la Marina Mercante, Doctor en
Derecho y Profesor Investigador.
Luis.berenguer@bbcalegal.com

Además el pasado 29 de septiembre en el mismo Colegio se realizó también una ponencia sobre la quiebra de Hanjin, teniendo como coordinador y ponente el Dr. Luis Berenguer Comas, de [BBCA LEGAL](http://www.bbcalegal.com), que está siendo parte activa para la solución de estos problemas que la quiebra está ocasionando para los Usuarios del Transporte y los Agentes de Aduanas.

El Dr. Luis Berenguer ha publicado también diversos artículos de opinión en el Diario Marítimas con relación a este tema ([Quiebra de la Naviera Hanjin: Mitigar el Desastre](#); y [La quiebra de Hanjin, problemas para los usuarios y el papel del agente de aduanas](#)), cuya lectura recomendamos.



Bufete Berenguer Comas
Advocates
Paseo Colón 24, Pral. 2ª
08002 Barcelona, Spain
Tel.: +34 933021143
Mob: +34 653443083
abogados@bbcalegal.com
www.bbcalegal.com