

QUOTE

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend erhalten Sie unser aktuelles Rundschreiben mit folgendem Thema zu Ihrer Information:

- Situation rund um Hanjin Shipping – Update

Wir hatten Sie gestern über die aktuelle Situation rund um die drohende Insolvenz der Reederei Hanjin informiert.

Aktuellen Schätzungen zu Folge sollen sich noch etwa 500.000 TEU auf Schiffen oder unter der Kontrolle von Hanjin befinden und bei vielen ist es nach wie vor unklar, wann und wie es mit ihnen weitergeht.

Einige Häfen gestatten Schiffen der Reederei Hanjin nicht das Einlaufen, weil nicht geklärt ist, wie die Hafenkosten bezahlt werden sollen. In anderen Häfen wiederum sind Hanjin-Schiffe von Gläubigern beschlagnahmt worden. Daraufhin soll Hanjin offenbar angeordnet haben, dass die übrigen Schiffe ihre Fahrt verlangsamen oder sogar ganz stoppen.

Nach einem Bericht der Marktforschungsfirma SeaIntel Maritime Analysis

http://www.seaintel.com/index.php?option=com_content&view=article&id=20

soll dies 43 Hanjin Schiffe betreffen. 39 Schiffe sollen sich auf der Reise zu ihren Zielhäfen befinden, wobei es aber noch unklar ist, ob diese Häfen dann auch tatsächlich angelaufen werden können. Sechs Schiffe sollen von Gläubigern in den Häfen beschlagnahmt worden sein. Aufgrund der Tatsache, dass 52 Hanjin-Schiffe nur gechartert sein sollen, bleibt unklar, wie sich die Schiffseigentümer verhalten werden. All dies macht die Situation für alle Ladungsinteressenten ausgesprochen unübersichtlich.

Zwar hat das zuständige Gericht in Südkorea Hanjin Gläubigerschutz erteilt, aber es zeigt sich eben, dass dies die Gläubiger außerhalb Südkoreas herzlich wenig interessiert. Insofern hat Hanjin den langwierigen Weg beschritten, um in weiteren 43 Ländern vorläufigen Gläubigerschutz zu bekommen. Ein US-Gericht hat diesem Antrag von Kurzem zugestimmt, so dass Hanjin Schiffe wieder US-Häfen anlaufen können.

Einer Pressemitteilung des südkoreanischen Finanzministeriums zufolge, will die dortige Regierung acht ausländische Häfen (u.a. soll Hamburg im Gespräch sein) auswählen, in denen Hanjin Schiffe, ohne dem Risiko einer Beschlagnahmung ausgesetzt zu sein, ihre Container löschen können. Die vorgenannte Pressemitteilung finden Sie unter

<http://english.mosf.go.kr/pre/press.do?bcd=N0001>.

Aufgrund der ungewissen Zukunft von Hanjin fürchten sich weltweit Hafen- und Terminalbetreiber davor, dass sie auf ihren Außenständen sitzenbleiben und sind deshalb dazu übergegangen, sich ihre Dienstleistungen direkt von den Ladungsinteressenten bezahlen zu lassen. Dabei nutzen insbesondere die Terminalbetreiber die „Gunst der Stunde“ und belasten die Ladungsinteressenten mit Entgelten, die sich in der Höhe offenbar deutlich von den Entgelten unterscheiden, die sie vorher

Hanjin eingeräumt haben. Darüber hinaus machen die Terminalbetreiber i.d.R. auch Pfandrechte an den Hanjin-Containern geltend.

Aktuell gibt es kein einheitliches Verfahren für die Freigabe von Hanjin Container in den Häfen, da dies auch sehr stark von der nationalen Gesetzgebung abhängt. Wie die Terminalbetreiber Eurogate und HHLA die Abfertigung im Hamburger Hafen handhaben, wurde in unserem Rundschreiben SP 149/2016 bzw. SP 150/2016 beschrieben. Nachfolgend einige Beispiele aus anderen europäischen Häfen, die uns vom europäischen Speditionsverband CLECAT übermittelt wurden:

- Die European Container Terminals (ECT) in Rotterdam verlangte pro Hanjin-Container eine Entgeltpauschale von 1.000 bis 1.500 Euro für die Auslieferung. Allerdings wurde diese Pauschale von einem niederländischen Gericht für rechtswidrig erklärt. Anstelle der Entgeltpauschale können nur die aktuellen Umschlagskosten zzgl. einem Bearbeitungsentgelt von 25 Euro pro Container verlangt werden.
- ECT und die Interessenvertretungen EVO, Fenex, TLN und Fenedex haben sich auf ein Verfahren für die Abfertigung der Hanjin-Container geeinigt. Nähere Einzelheiten zum Freigabeverfahren finden Sie unter
- <http://www.ect.nl/en/content/new-procedure-hanjin-containers-0>.
- Da die o.g. Interessenverbände ihre Mitglieder nicht zwingen können und wollen, die getroffene Vereinbarung zu nutzen, haben die Firmen jetzt die Wahl. Erstens können sie die getroffene Vereinbarung nutzen oder sie können – entsprechend dem Gerichtsurteil – ein individuelles Angebot bei ECT anfordern.
- DP World Antwerp Terminals macht von seinem Pfandrecht aufgrund ausstehender Forderungen Gebrauch und verlangt eine Entgeltpauschale von 1.564 Euro pro Container.
- Felixstowe, UK verlangt ein Entgelt von 460 Pfund und eine Kautions von 2.000 Pfund pro Container.
- In Italien verlangt Hanjin angeblich Bareinzahlungen als Kautions für die Rückgabe von leeren Containern. Diese Praxis ist allerdings fragwürdig und möglicherweise illegal. Es ist nämlich fraglich, ob die Rückzahlung der Kautions ohne Schwierigkeiten erfolgt oder ob ggf. die Gefahr besteht, dass die Rückzahlung von Hanjin nur im Rahmen des Insolvenzrechts möglich ist.

Angesichts der Unübersichtlichkeit der Gesamtlage rund um Hanjin haben Sie bitte Verständnis dafür, dass es sich bei den vorgenannten Ausführungen nur um eine Momentaufnahme handelt.

Ergänzend zu diesem Rundschreiben senden wir Ihnen den folgenden Inhalt:

AG Hamburg erteilt Hanjin Shipping Gläubigerschutz

Das Amtsgericht Hamburg hat der südkoreanischen Reederei Hanjin Shipping Co. Ltd, ab heute 13.32 Uhr Schutz vor Maßnahmen der Zwangsvollstreckung einschließlich der Vollziehung eines Arrests oder einer einstweiligen Verfügung gewährt. Die Anordnung des Gerichts ist auf das in Deutschland gelegene Vermögen beschränkt. Zudem werden in der veröffentlichten Gerichtsanordnung Hinweise und Fristen auf das Insolvenzverfahren in Korea genannt. Weitere Einzelheiten entnehmen Sie bitte der beigefügten Anlage.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Vanessa Hackner

Assistenz der Geschäftsleitung

Verband Spedition und Logistik

Baden-Württemberg e.V.

UNQUOTE