

## **Hanjin in Insolvenz – Was hat dies mit der Schweiz zu tun?**

**Autor:** lic.iur. Raphael Brunner LL.M.  
Benz Rechtsanwälte AG, Dufourstrasse 179, 8034 Zürich,  
www.benz-partners.ch

---

### **1 Ausgangslage**

Am 31. August 2016 hat die weltweit siebtgrösste Container-Liner Reederei, Hanjin Shipping Co.Ltd., in Korea Gläubigerschutz beantragt. Dies hat sowohl kurzfristig als auch langfristig spürbare Auswirkungen auf den Handel. Die Folgen zeigen sich auf verschiedenen Ebenen: Zahlreiche Schiffe geladen mit Frachtgütern im Wert von rund USD 14 Milliarden sehen sich mit grossen Problemen konfrontiert, Zielhäfen anzulaufen und die Ladung zu löschen. Den Besatzungen auf den Schiffen gehen Vorräte und Treibstoff aus. Durch den Wegfall substantieller Frachtkapazitäten sind die Frachtpreise kurzfristig gestiegen. Alle Beteiligten müssen mit Verspätungen, Mehrkosten und gar Verlusten rechnen und Verloader, Reedereien, Logistikunternehmen, Versicherungen und Gewerkschaften stellen sich auf lange Auseinandersetzungen ein.

In den nachfolgenden Ausführungen stehen zwei Fragen im Vordergrund: Zum einen werden der Stand dieses Insolvenzverfahrens und die Entwicklungsoptionen aufgezeigt, zum anderen werden mögliche Auswirkungen auf schweizerische Unternehmen untersucht.

### **2 Stand des Insolvenzverfahrens**

Entgegen zahlreichen Presseartikeln wurde in Bezug auf Hanjin nicht die konkursrechtliche Liquidation angeordnet, sondern handelt es sich um eine mit dem Schweizer Nachlassverfahren vergleichbare konkursrechtliche Massnahme. Ein vom koreanischen Gericht eingesetzter Verwalter ist nun für die Führung der Geschäfte der Reederei zuständig und hat den Gläubigern und dem Gericht bis zum 23. Dezember 2016 einen Sanierungsplan vorzulegen. Gelingt dies nicht oder wird

ein Sanierungsplan von den Gläubigern oder vom Gericht zurückgewiesen, so wird es mit grösster Wahrscheinlichkeit zur Liquidation kommen<sup>1</sup>.

Grundsätzlich kann bzw. könnte Hanjin folglich den Betrieb aufrechterhalten bzw. weiterführen. Dafür benötigt Hanjin jedoch substantielle Liquidität, da Lieferanten und Dienstleister ihre Leistungen unter den gegebenen Umständen ausschliesslich gegen Vorauszahlung erbringen. Zurzeit deutet vieles darauf hin, dass der Betrieb mindestens kurzfristig nicht weitergeführt werden kann. Dies aus folgenden Gründen:

- Zahlreiche Schiffe sind nach wie vor auf hoher See blockiert, da den Schiffen die Einfahrt in die Häfen und das Anlegen an den Entladeterminals verweigert wird. Auf der einen Seite verlangen die Häfen Vorauszahlung für von ihnen erbrachte Dienstleistungen (Hafengebühren, Entladekosten, etc.), auf der andern Seite befürchten Häfen, die Schiffe könnten mit Arrest belegt werden und so Terminals längerfristig blockieren.
- Offenbar waren anfänglich über 50 Schiffe entweder auf hoher See blockiert oder wurden mit einem Arrest belegt. Auf diesen Schiffen sollen sich Frachtgüter im Wert von rund 14 Milliarden USD befunden haben<sup>2</sup>. Es wird alles daran gesetzt, die Frachtgüter so schnell als möglich zu löschen und frei zu geben. Die Menge blockierter Schiffe und Frachtgüter reduziert sich laufend.
- Rund zwei Drittel der insgesamt 98 von Hanjin betriebenen Containerschiffe stehen nicht im Eigentum von Hanjin, sondern wurden von Hanjin gechartert. Die Charterverträge enthalten in der Regel Klauseln, wonach der Eigentümer ein Schiff zurückrufen bzw. einen Chartervertrag frühzeitig auflösen kann, wenn gegen den Charterer eine konkursrechtliche Massnahme eingeleitet wird. Von diesem Recht scheinen zahlreiche Schiffseigentümer Gebrauch zu machen<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Lauria/Frampton/Manson/Lee/Whitehead/Hong, White & Case LLP, Hanjin Shipping Co., Ltd: Liquidation or a Different Path? in [www.lexology.com](http://www.lexology.com), September 16, 2016.

<sup>2</sup> Lauria/Frampton/Manson/Lee/Whitehead/Hong, White & Case LLP, Hanjin Shipping Co., Ltd: Liquidation or a Different Path? in [www.lexology.com](http://www.lexology.com), September 16, 2016; Xiaolin Zeng, Hanjin scrambles to rescue remaining third of fleet, 19. September 2016, [www.JOC.com](http://www.JOC.com); vgl. auch [www.hanjin.com](http://www.hanjin.com) und den dortigen Link auf eine Exel-File "Vessel Operating Status".

<sup>3</sup> vgl. [www.hanjin.com](http://www.hanjin.com) und den dortigen Link auf eine Exel-File "Vessel Operating Status".

- Für Hanjin geht es folglich zunächst darum, die sich im Transit befindlichen Frachtgüter so schnell als möglich zu löschen und an die nachfolgenden Frachtführer bzw. die Empfänger frei zu geben. Gleichzeitig ist Hanjin bemüht, weitere Arreste zu verhindern bzw. gelegte Arreste wieder aufzuheben und gecharterte Schiffe an die Eigentümer zurück zu geben.
- Hanjin hat gemäss Presseartikel von der staatlichen Korea Development Bank eine Kreditlinie über USD 45'000'000.- erhalten. Dies zeigt, dass Hanjin wohl zurzeit über keine Liquidität verfügt. Es handelt sich um einen verhältnismässig kleinen Betrag, der bei weitem nicht ausreicht, um sämtliche zur Zahlung fälligen oder anstehenden Betriebskosten zu decken. Man darf von einem "Notgroschen" sprechen, welcher ausschliesslich zu dem Zweck gesprochen wurde, um das Löschen der Frachtgüter so schnell als möglich voranzutreiben<sup>4</sup>.

Unter den gegebenen Umständen dürfte es für Hanjin nicht möglich sein, Transportkapazitäten an Verfrachter zu verkaufen und den Betrieb kurzfristig kostendeckend aufrecht zu erhalten. Ein allfälliger Sanierungsplan würde sich wohl auf zukünftige Tätigkeiten mit eigenen Schiffen beschränken müssen.

Da für Containertransporte zur See weltweit Überkapazitäten bestehen, muss damit gerechnet werden, dass es bei Schiffseignern, welche ihre Schiffe bisher mit langfristigen Verträgen an Hanjin verchartert hatten, zu Folgekonkursen kommen könnte.

### **3 Folgen für in der Schweiz domizilierte Parteien**

Ähnlich einer Welle werden die Folgen der Insolvenz von Hanjin die Schweiz mit einer gewissen Verzögerung und auch nicht mit der gleichen Härte treffen. Dies gibt den involvierten Parteien etwas Zeit sich vorzubereiten. Nachfolgend soll kurz aufgezeigt werden, welche Auswirkungen die vorliegend beschriebene Situation auf Gläubiger von Hanjin, auf Spediteure und ladungsinteressierte Parteien (Verlader/Empfänger) in der Schweiz haben kann.

#### **3.1 Wirkung der Koreanischen Insolvenz in der Schweiz**

---

<sup>4</sup> Kyunghie Park, Hanjin Gets \$45 Million Credit Line From Korean State Lender, Bloomberg, 22. September 2016.

Insolvenzrechtliche Massnahmen unterstehen dem Territorialitätsprinzip. Der Entscheid des Koreanischen Gerichtes hat in Korea die Wirkung einer Nachlassstundung. Forderungen gegen Hanjin können in Korea folglich nicht vollstreckt werden<sup>5</sup>.

In den meisten Staaten, so auch in der Schweiz, können ausländische Insolvenzmassnahmen nur dann eine Wirkung entfalten, wenn das die Massnahme einleitende Insolvenzdekret formell anerkannt wird (vgl. Art. 166 ff. IPRG). Solange keine Anerkennung erfolgt ist, entfaltet die Massnahme in einem anderen Staat, also auch in der Schweiz, keine Wirkung.

Dies bedeutet, dass Vermögenswerte der Hanjin in entsprechenden Staaten von der Nachlassstundung nicht erfasst werden und einer Spezialexécution durch einen einzelnen Gläubiger offen stehen. In den vergangenen Wochen kam es deshalb zu einem Wettlauf zwischen Hanjin und ihren Gläubigern, wobei Hanjin in verschiedenen Staaten die Anerkennung des Koreanischen Insolvenzentscheides beantragte bzw. entsprechende Verfahren einleitete und die Gläubiger versuchten, seerechtliche Arreste gegenüber Schiffen von Hanjin zu erwirken, bevor in entsprechenden Staaten Hanjin durch Anerkennung des Koreanischen Insolvenzdekrets oder direkt Nachlassstundung gewährt wurde. Hanjin hat offenbar in den USA (Chapter 15), den UK, Australien, Bangladesch, Belgien, Kanada, Chile, Indien, Mexiko, Holland, Spanien, den Arabischen Emiraten und Vietnam entsprechende konkursrechtliche Verfahren eingeleitet<sup>6</sup>. In den USA, China, Singapur, Australien und Kanada sind offenbar Schiffe unter Arrest gelegt worden<sup>7</sup>.

In der Schweiz hat Hanjin nach Wissen des Autors aus offensichtlichen Gründen (es fehlt der Meeranstoss) bisher kein Verfahren betreffend die Anerkennung des Koreanischen Insolvenzentscheides eingeleitet. Unter bestimmten Umständen (vgl. Art. 271 SchKG) könnten Gläubiger folglich in der Schweiz gelegene Vermögenswerte der Hanjin mit Arrest belegen lassen. Zu denken wäre zum einen an Container im Eigentum von Hanjin und zum anderen an allfällige Guthaben von

---

<sup>5</sup> Lauria/Frampton/Manson/Lee/Whitehead/Hong, White & Case LLP, Hanjin Shipping Co., Ltd: Liquidation or a Different Path? in [www.lexology.com](http://www.lexology.com), September 16, 2016.

<sup>6</sup> Hugh Morley, US judge blocks fuel and towing companies' efforts to seize Hanjin ships, 15. September 2016, [www.JOC.com](http://www.JOC.com); Xiaolin Zeng, Hanjin scrambles to rescue remaining third of fleet, 19. September 2016, [www.JOC.com](http://www.JOC.com).

<sup>7</sup> Xiaolin Zeng, Hanjin scrambles to rescue remaining third of fleet, 19. September 2016, [www.JOC.com](http://www.JOC.com).

Hanjin auf Bankkonten in der Schweiz. Besitzt ein Gläubiger jedoch keinen definitiven Rechtsöffnungstitel (Art. 271 Abs. 1 Ziffer 6 SchKG), so stehen und fallen die Erfolgsaussichten für eine Arrestlegung damit ob es im konkreten Fall gelingt, einen genügenden Bezug der Forderung zur Schweiz darlegen zu können (Art. 271 Abs. 1 Ziffer 5 SchKG).

### **3.2 Gläubiger der Hanjin in der Schweiz**

In jedem Fall aber sollten Gläubiger der Hanjin mit Sitz in der Schweiz ihre Forderungen direkt im Koreanischen Insolvenzverfahren anmelden. Diesbezüglich laufen mit grösster Wahrscheinlichkeit Fristen. Gemäss nicht überprüften Informationen müssen Forderungen zwischen dem 11. Oktober 2016 und dem 25. Oktober 2016 angemeldet werden. Erfolgt die Anmeldung nicht oder verspätet, so besteht das Risiko, dass eine Forderung im koreanischen Insolvenzverfahren nicht berücksichtigt werden wird<sup>8</sup>. Eine rechtzeitige Forderungsanmeldung könnte auch für Spediteure und ladungsinteressierte Parteien Sinn machen, wenn diese in Folge der verspäteten Auslieferung von Frachtgütern mit Schäden rechnen, für welche sie Hanjin haftbar machen wollen.

### **3.3 Spediteure in der Schweiz**

Durch den Zusammenbruch von Hanjin haben sich Spediteure in der Schweiz zunächst mit zwei dringenden Fragen zu beschäftigen. Zum einen sind bereits arrangierte, aber noch nicht angetretene Transporte auf andere ausführende Frachtführer umzubuchen. Zum andern müssen Frachtgüter im Transit so schnell als möglich gelöscht und frei gestellt werden, um verspätete Lieferungen zu vermeiden.

Ein Umbuchen zukünftiger Fracht auf andere Reedereien dürfte ohne weiteres möglich sein, haben doch zahlreiche Reedereien ihre Kapazitäten kurzfristig erhöht. Gleichzeitig erhöhten sich aber auch die Spot-Preise der Frachten<sup>9</sup>. Können entsprechende Mehrkosten nicht auf den Auftraggeber (Verlader/Empfänger) überwältigt werden, so drohen den Spediteuren diesbezüglich Verluste.

---

<sup>8</sup> Lauria/Frampton/Manson/Lee/Whitehead/Hong, White & Case LLP, Hanjin Shipping Co., Ltd: Liquidation or a Different Path? in [www.lexology.com](http://www.lexology.com).

<sup>9</sup> Greg Knowler, BVOs warned not to expect long-term, low-rate Asia Europe contracts, 19. September 2016, [www.JOC.com](http://www.JOC.com).

- Um Frachtgüter in Transit so schnell als möglich frei zu bekommen, können für die Spediteure Mehrkosten anfallen.
- Unter Umständen müssen Leistungen in Zusammenhang mit dem Entladen von Schiffen, Hafengebühren und Lagergebühren direkt an die entsprechenden Dienstleister bezahlt werden, obwohl diese unter Umständen gegenüber Hanjin bzw. gegenüber einem unterbeauftragten vertraglichen Frachtführer bereits bezahlt worden sind. Es kann zu Doppelzahlungen kommen.
- Weiter können sich Mehrkosten auf Grund von zusätzlichen Lagergebühren oder durch die notwendig gewordene Neuorganisation eines Nachfolgetransportes ergeben.

Ob entsprechende Mehrkosten auf den Auftraggeber (Verlader, Empfänger) übergewälzt werden können, hängt von der mit diesem getroffenen vertraglichen Vereinbarung ab.

Handelt der Beauftragte als Spediteur (Organisator/Vermittler) oder als Reedereiagent, so treffen allfällige Mehrkosten grundsätzlich den Auftraggeber (Art. 2 Ziff. 1 AB Spedlogswiss und betreffend unvorhergesehene Zwischenlagerung Art. 15 AB Spedlogswiss; vgl. auch Art. 9 AB Spedlogswiss Reedereiagenten).

Handelt der Spediteur als Frachtführer und hat er seine Leistungen zu einem fixen Preis verkauft (Fixkostenspedition) oder handelt er gegenüber dem Auftraggeber als vertraglicher Frachtführer (NVOCC), so besteht das Risiko, dass der Spediteur entsprechende Mehrkosten nicht auf den Auftraggeber bzw. den Empfänger überwälzen kann.

In jedem Fall aber sollte, sobald sich Mehrkosten oder Verzögerungen abzeichnen, der Spediteur sowohl den Auftraggeber als auch den Empfänger und gegebenenfalls auch den Transportversicherer unverzüglich informieren (vgl. ausdrücklich Art. 15 AB Spedlogswiss).

Am 15. September 2016 teilte Hanjin Europe zudem ihren Kunden mit, Original-Konnossemente für Export-Verladungen würden nur noch gegen Ausgleich aller Ausstände übergeben und Import-Freistellungen, sowie die Freistellungen von

Export Containern erfolge ebenfalls nur noch gegen Ausgleich aller Forderungen. Sämtliche Kreditlinien gegenüber Kunden würden mit sofortiger Wirkung gekündigt<sup>10</sup>. Sollte Hanjin tatsächlich auf die unverzügliche Bezahlung von entsprechenden zu Recht bestehenden Ausständen bestehen, so empfiehlt es sich, Verrechnungseinrede zu erheben, wenn Gegenforderungen gegenüber Hanjin bestehen. Es ist davon auszugehen, dass Hanjin diesbezüglich behaupten wird, eine Verrechnung sei nicht möglich. Dennoch ist nicht auszuschliessen, dass Verrechnung in einem konkreten Fall akzeptiert werden könnte, da auch Hanjin ein Interesse daran hat, Frachtgüter im Transit so schnell als möglich freigeben zu können.

Hat ein Frachtführer mit offenen Forderungen gegenüber Hanjin Eigentum von Hanjin in seinem Besitz (z.B. Container), so besteht eventuell die Möglichkeit, entsprechende Vermögenswerte zur Sicherung der eigenen Forderung im Rahmen eines Retentionsrechtes oder als Faustpfand zurück zu behalten und einstweilen nicht an Hanjin herauszugeben. Ob in einem konkreten Fall tatsächlich ein Retentionsrecht oder ein Pfandrecht besteht, bedarf einer Einzelfallprüfung.

### **3.4 Verlager / Empfänger in der Schweiz**

Ladungsinteressierte Parteien (Verlager bzw. Empfänger) können damit konfrontiert werden, dass die Ware verspätet beim Empfänger ankommt. Dies könnte aktuell einen Einfluss auf das für die Detailhändler äusserst wichtige Weihnachtsgeschäft haben.

Grundsätzlich sollte eine ladungsinteressierte Partei unverzüglich die Transportversicherung informieren. Dies zu tun empfiehlt sich in jedem Fall, d.h. auch bevor bekannt ist, ob eine Verspätung zu einem Schaden führt und bevor bekannt ist, ob durch die Situation zusätzliche Kosten anfallen oder nicht.

Ob eine ladungsinteressierte Partei gegenüber einem Spediteur oder Frachtführer aus Verspätung Schadenersatzforderungen erfolgreich geltend machen kann, hängt im Wesentlichen von der Ausgestaltung der vertraglichen Beziehung und vom anwendbaren Recht ab.

---

<sup>10</sup> Customer Advisory Hanjin Shipping Europe GmbH & Co. KG vom 15. September 2016.

Gemäss Art. 22 AB Spedlogswiss ist die Haftung des Spediteurs für Verspätungsschäden auf die Höhe des Frachtbetrages beschränkt. Der Spediteur haftet also grundsätzlich – wenn auch beschränkt - für Verspätungsschäden. Auch auf Grundlage von Art. 103 SSG haftet der Seefrachtführer für Verspätung. Die Verspätungshaftung nach SSG ist auf den Betrag der Wertminderung des Frachtgutes in Folge Verspätung ohne weiteren Schadenersatz beschränkt (Art. 105 Abs. 2 SSG). Die Verspätungshaftung des SSG kommt zur Anwendung, wenn auf den Seefrachtvertrag Schweizer Recht anzuwenden ist. Die Hague-Visby Rules selbst sehen keine Haftung des Seefrachtführers für Verspätungsschäden vor.

Sowohl eine Haftung für Verspätungsschäden nach AB Spedlogswiss als auch nach SSG setzt voraus, dass der Zeitpunkt der Auslieferung ausdrücklich vertraglich vereinbart worden ist (vgl. Art. 8 AB Spedlogswiss). Ein auf dem Konnossement vermerktes voraussichtliches Ankunftsdatum im Zielhafen (ETA - Estimated Time of Arrival) dürfte dazu in der Regel nicht ausreichen. Nimmt jedoch die Verspätung ein derart ungewöhnliches Ausmass an, so dass die ladungsinteressierte Partei mit einer solchen Verspätung in keiner Art und Weise hätte rechnen müssen, so ist nicht auszuschliessen, dass Gerichte dennoch ausschliesslich unter Verweis auf ein im Konnossement enthaltenes voraussichtliches Ankunftsdatum auf eine Haftung für Verspätungsschäden schliessen.

Gemäss Art. 21 AB Spedlogswiss haftet ein Spediteur für die sorgfältige Auswahl und Instruktion von Unterbeauftragten. Es wird in diesem Zusammenhang bereits diskutiert, ob ein Spediteur, Frachtführer oder Reedereiagent für Mehrkosten und/oder Verspätungsschäden aus einer Verletzung seiner Pflicht zur sorgfältigen Auswahl des ausführenden Frachtführers (vorliegend Hanjin) haften könnte. Dies, weil den Spediteuren die prekäre finanzielle Situation von Hanjin bekannt war oder hätte bekannt sein müssen<sup>11</sup>. Um eine entsprechende Haftung durchsetzen zu können, müssten konkrete Hinweise dafür vorliegen, dass ein Spediteur mit höchster Wahrscheinlichkeit damit rechnen musste, dass gegen Hanjin insolvenzrechtliche Massnahmen unmittelbar bevorstanden. Dieser Nachweis dürfte nur schwer zu erbringen sein.

Problematisch wird es für die ladungsinteressierte Partei, wenn sie sich gegenüber einem Handelspartner unter Konventionalstrafe verpflichtet hat, ein Frachtgut zu

---

<sup>11</sup> Spedlogswiss, Zirkular Nr. 205.2016 vom 8. September 2016.



einem bestimmten Zeitpunkt an den Empfänger zu liefern. Entsprechende Klauseln sind in Verträgen betreffend die Lieferung von Industrieanlagen keine Seltenheit. Enthalten die entsprechenden Frachtverträge keine deckungsgleichen Klauseln, so dürfte es schwierig werden, einen an den Empfänger zu zahlenden pauschalisierten Schadenersatz als Haftungsposition gegenüber dem Spediteur oder Frachtführer geltend zu machen. Sogar wenn dies gelingen sollte, so wäre die entsprechende Haftung nach AB Spedlogswiss auf die Höhe der Fracht beschränkt (Art. 22 AB Spedlogswiss) und nach Art. 105 SSG als "weiterer Schadenersatz" gänzlich ausgeschlossen.

#### **4 Schlussbemerkung**

Auch wenn die Insolvenz von Hanjin in Einzelfällen zu Schäden und Verlusten führen wird, so dürften sich die Auswirkungen auf die Schweiz insgesamt auf ein überschaubares Mass beschränken. Möglicherweise ist dieses Ereignis aber ein Auslöser für eine grössere Korrektur in Bezug auf die auf den Weltmeeren vorhandene Überkapazität für den Transport von Containerfrachtgut. Eine solche Entwicklung könnte durchaus auch positive Aspekte haben.