

## Hanjin, ¿dónde está la ley cuando se la necesita?

Artículo publicado en Diario del Puerto, 16 de diciembre de 2016.

**Miquel Roca**  
**Socio Director**  
**Blas de Lezo Abogados**



La quiebra de Hanjin nos ha vuelto a poner frente a la realidad. Esa realidad que muchos se empeñan en esconder tras tuits buenistas de 140 caracteres, tras la falta de rigor y análisis del porqué de las cosas. El Brexit nunca iba a ganar. Trump no tenía ninguna posibilidad de ganar. Y las grandes navieras ganan muchísimo dinero y no pueden caer.

Con Hanjin ha pasado como en esas otras facetas de la vida. La rutina de obviar la realidad y ventilarla con una frase bienintencionada que se nos vuelve en contra tan pronto la realidad toma las riendas. Y ello se plasma en dos vertientes. Primero, cualquier negocio que nace dopado y se sostiene únicamente por la droga de la subvención, más tarde o más temprano, acabará explotando. Si no es viable sin subvenciones, no va a ser viable con ellas. Pero el shipping es como es, y en el mismo las normas de competencia miran hacia otro lado, esas normas que cual lava de volcán arrasan implacables contra ateas y demás asociaciones empresariales del sector. En el sector naviero, ahí están las conferencias marítimas, pactando precios, y ahí están países como Corea del Sur pinchando droga a sus empresas para que puedan subsistir en el mercado. Y se la han pinchado hasta que ya ha sido imposible encontrar más venas en sus malogrados brazos y hasta que los dueños de la narcosala han decidido que ya no más.

Y la segunda vertiente es la nuestra. Y es que, ya saben, eso de “los mercados” está muy bien para tuitar, pero como dice aquél economista, “nosotros, los mercados”. Nosotros somos el mercado. Nosotros, todos, desde el cargador, hasta el receptor, pasando por consignatarios, transitarios y, claro está, abogados de la cosa. Sería bueno recordar cuando le pedíamos al transitario o al consignatario “Oye ¿no podrías ajustar 25 dólares más el flete?”. Y 25 más, y 20 más, y 40 más... y así.

Y cuando aquel día todos nos desayunamos la quiebra de Hanjin, todos lo sabíamos y todos lo veníamos a venir. Ni la propia naviera tenía un plan, ni tenían la información

que era deseable en una situación como esta. Se ha criticado lo mal que ha terminado Hanjin y lo mal que ha gestionado su caída. Pero Hanjin, como tantas otras, no era una empresa normal, era un yonqui del transporte marítimo, y cuando se acabó la droga, se dedicó a dar tumbos en el que iba a ser su último mono.

Sea como fuere. Una vez comercialmente se apagaron o controlaron los incendios creados, fue el turno de los abogados. Los teléfonos sacaban humo y, al menos en Blas de Lezo, tuvimos que contratar para reformar el servicio que damos a nuestros clientes.

Y aquí viene cuando nos topamos de nuevo con la realidad. La realidad que de vez en cuando nos recuerda que la ley no apoya nunca al acreedor. Tantas garantías se ofrecen en nuestro país que la ley deviene un instrumento inservible. Siempre todo son algodones para el deudor. El deudor se puede proteger, puede llegar a acuerdos para que no le embarguen sus buques, puede dejar tirados los contenedores a mitad de camino – en puertos donde, oh sorpresa, los costes de vaciados, llenados y trasbordos aumentan exponencialmente de la noche a la mañana – puede permitirse exigir avales, puede pedir pagos por adelantado y en largo etc. de situaciones que todos hemos vivido. ¿Y yo? ¿Por qué yo – transitario, cargador, receptor – tengo que asumir las consecuencias de lo que ha ocurrido en Hanjin? Ah, no se preocupe, le dirán, que la ley le permite a usted demandar.

Demandar... años de pleitos, contra empresas quebradas, en jurisdicciones lejanas, para terminar, con suerte, con una Sentencia... con la que poder hacerse un sombrero de papel precioso.

Si la ley, incluso la tan venerada nueva Ley de Navegación Marítima, no digamos ya nuestra ley procesal, no ofrece soluciones reales y prácticas a cualquier tipo de conflicto, no digamos ya para situaciones tan extremas como la acontecida con Hanjin. Al final, los transitarios – como siempre – acabarán por asumir gran parte de las pérdidas. Y sus aseguradoras – como siempre – intentarán cubrir lo que comercialmente consideren necesario. Y el deudor – como siempre – cerrará y ahí terminará todo. Y la ley seguirá mirando hacia otro lado. ¿Dónde está la Ley cuando se la necesita?

Miquel Roca  
Socio Director de Blas de Lezo  
[www.bdlezo.com](http://www.bdlezo.com)  
[mroca@bdlezo.com](mailto:mroca@bdlezo.com)  
Twitter: @miquel\_ro