

Rundschreiben

Jahrgang: 2016 Ausgabe: 6

1. Spezielle Informationen	1
2. Amendments to Charges and Rates	2

1. Spezielle Informationen

▪ Hochwasser-Informationen | Rheinschifffahrt

Rhein, bei Maxau (Karsruhe)

Die Pegelstände sind gefallen, sodass die Rheinschifffahrt am Montag, dem 27. Juni 2016, wieder geöffnet werden konnte. Wir gehen aufgrund der allgemeinen Wetterlage davon aus, dass die Pegelstände weiter langsam fallen werden.

▪ NTB Terminal Situation

Bremerhaven

Aufgrund des sicherheitsbedingten Abzugs von 8 Kränen, hat der Terminalbetreiber NTB folgende Änderungen im Service vorgenommen:

- Lokale Exportfracht auf dem AE10-Dienst (Richtung Osten) wird am NTB Terminal in Bremerhaven bleiben und dort abgefertigt; Die Ladung auf dem AE10-Dienst (Richtung Osten) wird nach Wilhelmshaven umgeleitet;
- Ladung auf dem AE10-Dienst (Richtung Westen) wird ebenfalls nach Wilhelmshaven umgeleitet;
- Die AE10 Schiffe der nächsten 6 Wochen in chronologischer Reihenfolge lauten wie folgt: Magleby Maersk, Marstal Maersk, Maersk Mc-Kinney Moller, Matz Maersk, Madison Maersk, Munkebo Maersk;
- Umladungsfrachten auf dem ME1 Dienst werden nach Wilhelmshaven umgeleitet;
- Frachten auf den Diensten TA1 und SLC werden am MSC Terminal in Bremerhaven abgefertigt.

▪ Neue Zollregularien in türkischen Häfen

Seago

Aufgrund neuer Zollbestimmungen in der Türkei benötigen wir von Ihnen die folgende Daten:

- 1.) **6-stelliger HS-Code:** Ware, die in die Türkei oder über türkische Häfen verschifft wird, muss mit einem 6-stelligen HS-Code klassifiziert sein (gültig seit dem 01. Januar 2012).
- 2.) **Steuerreferenz:** Bei Verschiffungen in die Türkei muss sowohl eine türkische Steuernummer des Warenempfängers als auch die des Notifys bei „to order“ Verschiffungen angegeben werden (gültig seit dem 01. April 2016).
- 3.) **Türkische Warenbezeichnung:** Bei Verschiffungen nach Gemlik und Verschiffungen, die in Gemlik umgeladen werden, muss in dem Bill of Lading eine türkische Warenbezeichnung vermerkt sein.

2. Amendments to Charges and Rates

▪ Port Congestion - Zuschlag in Bejaia, Algerien

CMA CGM

CMA CGM erhebt ab dem 24. Juni 2016 für alle Verschiffungen nach Bejaia in Algerien einen Port Congestion Zuschlag. Der Zuschlag beträgt USD 100 | EUR 90 pro TEU.

▪ War Risk - Zuschlag, Jemen

UASC

UASC erhebt für alle Import- und Exportverschiffungen in den Jemen einen War Risk-Zuschlag in Höhe von 300 USD pro TEU.

▪ THC und ISPS Erhöhungen

DAL

Ab dem 1. Juli 2016 erhöhen die Deutschen Afrika Linien (DAL) aufgrund von steigenden operativen Kosten ihre Terminal Handling Gebühren. Bitte kontaktieren Sie uns, wenn Sie detaillierte Informationen benötigen.

▪ Hauptsaison-Zuschlag für Exporte nach Kanada und Mexiko

MSC

MSC erhebt ab dem 1. Juli 2016 einen Hauptsaison-Zuschlag für Verschiffungen von Nordeuropa, Skandinavien und der Ostsee nach Kanada und Mexiko.

Der Zuschlag beträgt:

- nach Kanada und cross-border: USD 190 | 20' und USD 290 | 40'
- nach Mexiko: USD 110 | 20' und USD 180 | 40'

Der Peak Season-Zuschlag wird zu der Seefrachtrate addiert.

Sollten Sie Fragen oder Anmerkungen zu unseren aktuellen Leschaco News haben, freuen wir uns, von Ihnen zu hören.

Mit freundlichen Grüßen

LESCHACO
Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG
Sales & Marketing | Kap-Horn-Str. 18 | 28237 Bremen | Deutschland

Besuchen Sie unsere Seite www.leschaco.com

Disclaimer

Bitte beachten Sie, dass wir alle Informationen aus diesem Kundenschreiben nach besten Wissen und Gewissen zusammengetragen haben und wir für die Richtigkeit keine Gewähr übernehmen können. Für den Fall, dass Sie zusätzliche Informationen benötigen oder sonstige Fragen sowie Kommentare haben, zögern Sie bitte nicht uns anzusprechen.

Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016), jedoch unter Ausschluss der Ziffern 22.4 und 23.1.2. Somit haften wir für Verluste und Beschädigungen, die während der Seerechts-

Teilstrecke im Rahmen von Multimodalbeförderungen eingetreten sind, nach den seehandelsrechtlichen Bestimmungen des HGB unter Anwendung von § 507 HGB (Erweiterung des Anwendungsbereichs von Ziffer 27.2) und mit der **ergänzenden** Vereinbarung, dass wir in den in § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB aufgeführten Fällen des nautischen Verschuldens sowie des Feuers oder der Explosion an Bord nur für eigenes Verschulden haften (Erweiterung des Anwendungsbereichs von Ziffer 25.1). Ferner wird **ergänzend** vereinbart, dass Ziffer 25.2 auch für Verluste und Beschädigungen Anwendung findet, für die eine Teilstreckenhaftung nach CMNI gilt.

Hinweis: Die ADSp 2016 weichen in Ziffer 23 hinsichtlich des Haftungshöchstbetrages für Güterschäden und Güterverluste vom Gesetz ab, indem sie die Regelhaftung von 8,33 SZR/kg zusätzlich auf 1 Million Euro je Schadenfall und 2 Millionen Euro je Schadenereignis, jeweils mindestens aber 2 SZR/kg, beschränken.