

# Rundschreiben

Jahrgang: 2016      Ausgabe: 8

## Spezielle Informationen

### ▪ Hanjin beantragt Gläubigerschutz

Die siebtgrößte Reederei (nach Transport-Volumen) Hanjin Shipping hat am 31. August 2016 Gläubigerschutz beantragt. Hanjin muss bis Ende 2017 knapp eine Milliarde Dollar an Anleihen bedienen. Laut Anordnung der „Financial Services Commission“ sollen werthaltige Teile von Hanjin an Hyundai verkauft werden.

Einige Terminalbetreiber und Hafengebörden haben bereits Hanjin Container und Hanjin Schiffe unter Arrest genommen, Anlaufverbote erhoben und Terminalverträge gekündigt. Leschaco wird daher ab sofort keine Verschiffungen mehr mit Hanjin durchführen. Laufende Buchungen werden storniert.

Bitte kontaktieren Sie für weitere Informationen, die Ihre laufenden Sendungen betreffen, Ihren zuständigen Kundenbetreuer.

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](http://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.