

## Schwierige Buchungslage im Asienverkehr

**Aktuelle Buchungssituation** – Zur Zeit ist Schiffsraum sehr knapp, und eine kurzfristige Buchung von Containern ist kaum möglich. Insbesondere bei Verschiffungen nach Asien sind Vorlaufzeiten von mehreren Wochen einzukalkulieren.

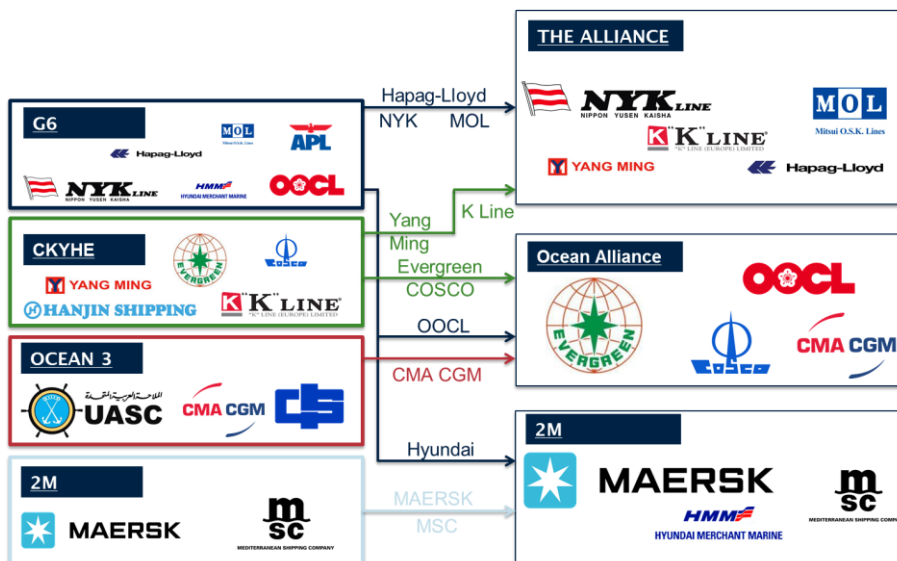
Die Gründe sind vielfältig. Immer mehr Reeder fahren ihre Neubauprogramme auf Null zurück, um keinen zusätzlichen Frachtraum zu schaffen. Ebenfalls wird von vielen Reedern und Schiffkreditgebern die Verschrottung von Schiffen in bisher nicht gekanntem Umfang in Auftrag gegeben. Das Ziel lautet auch hier, die Kapazitäten zu verringern, aber trotzdem noch Geld mit dem Schiff zu verdienen, da momentan die Charrteraten keinen Gewinn mehr erwarten lassen.

Die Reeder lassen vermehrt Abfahrten ausfallen (Blank Sailings), um Ihre Schiffe besser auszulasten. Dies führt dazu, dass Waren teilweise verspätet ihr Ziel erreichen und kurzfristige Verschiffungen kaum zu realisieren sind. Mit diesen Maßnahmen versuchen die Reeder, den Frachtraum künstlich zu verknappen und kurzfristig höhere Frachtraten zu erzielen.

Im 3. Quartal 2016 kam die erste große Schiffspleite auf den Markt zu in Form der Zahlungsunfähigkeit von Hanjin Shipping.

## Aktuelle Allianzen von Reedereien

**Alliances** – Die Reeder versuchen, durch die Bildung von neuen Partnerschaften Ihre Marktposition zu verbessern, um weiter sinkende Frachtraten zu verhindern und den Markt zu stabilisieren. Die weltweiten Schiffsrouten und Fahrtgebiete werden von immer weniger Akteuren bedient. Die neuen Allianzen können Sie der folgenden Grafik entnehmen.



- Hyundai tritt der 2M Gruppe von MSC und Maersk bei
- Hapag Lloyd und UASC fusionieren unter Hapag Lloyd
- CMA/CGM übernimmt APL (NOL Gruppe) komplett
- COSCO und China Shipping gehen zu einer Reederei zusammen

Abgeschlossene und bevorstehende Reederei-Zusammenschlüsse und -Übernahmen:

- Hapag Lloyd übernimmt CSAV und UASC
- Maersk kauft Hamburg Süd von der Oetker Gruppe
- In Japan bildet sich eine neue Reederei aus den drei Unternehmen NYK, K-Line und MOL

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.