

An die verehrten  
Kunden und Geschäftspartner  
unseres Hauses

Hamburg, 27. März 2024

## **Wichtige Kundeninformation** zur aktuellen Situation in der weltweiten Linienschifffahrt

**N° 4/2024**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben möchten wir Sie heute über die aktuelle Situation in der weltweiten Schifffahrt informieren und über die aktuellen Auswirkungen auf die globalen Lieferketten auf den neuesten Stand bringen. \*)

### **Brückeneinsturz und Sperrung des Hafens in Baltimore, MD, USA**

Wie Sie sicher in den Medien erfahren haben, ist es im Hafen von Baltimore, Maryland (USA) am 26.03.2024 zu einer Kollision des Containerschiffes „Dali“ mit der Francis Scott Key Bridge gekommen. Die Brücke, die die Hafeneinfahrt von Baltimore überspannt hat, ist nach dem Zusammenstoß eingestürzt und blockiert nun die Zu- und Ausfahrt. Leider werden nach dem Unfall sechs Personen vermisst. Der Hafen von Baltimore ist demnach bis auf Weiteres für Seeschiffe nicht erreichbar. Derzeit im Hafen befindliche Schiffe können diesen ebenso bis auf Weiteres nicht verlassen.

Ladung mit Bestimmungshafen Baltimore wird nun voraussichtlich von den betroffenen Reedereien in anderen US-Ostküstenhäfen wie z.B. New York oder Norfolk (Virginia) gelöscht, unter Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten und in Abstimmung mit den betroffenen Kunden. Mehrkosten und zeitliche Verzögerungen aus dieser Situation müssen für alle Ladungseigentümer in Kauf genommen werden. Sofern Ihre über Alfons Köster & Co. gebuchte Sendung von der Schließung des Hafens in Baltimore betroffen ist, werden wir Sie kurzfristig über mögliche Alternativen und Optionen informieren. Es ist derzeit leider noch völlig unklar, wann der Hafen von Baltimore wieder für Seeschiffe zugänglich sein wird. Wir halten Sie wie gewohnt mit unseren regelmäßigen Updates informiert.

### **Krise im Golf von Aden und dem Roten Meer**

Weiterhin meiden nahezu alle internationalen Linienreedereien im Container-, RORO- und Stückgutverkehr das Rote Meer und den Suezkanal auf dem Weg von Asien nach Europa und vice versa, wo es immer noch regelmäßig zu bewaffneten Zwischenfällen mit zivilen Schiffen kommt.

Die Umfahrung des Kaps der Guten Hoffnung hat weiterhin direkte und spürbare Auswirkungen auf die Fahrpläne der Schiffe. Hier kommt es derzeit zu massiven Schiffsverspätungen und z.T. auch Ladungsrückstaus in den Europäischen Seehäfen, die u.U. in Extrakosten für vorübergehende Zwischenlagerungen resultieren können.

Ein Ende der Krise und somit eine Rückkehr zur Standardreise durch den Suezkanal ist zumindest für solche Ladung mit Ursprung oder Bestimmung jenseits des Golfes von Aden nicht absehbar (die wichtige Handelsmetropole Jeddah in Saudi-Arabien sowie Jordanien sind stand heute von Europa aus durch das Mittelmeer und den Suezkanal erreichbar). Bis auf Weiteres ist mit deutlichen Einschränkungen in der Planbarkeit von Seetransporten zu rechnen.

\*) Auf Wunsch stellen wir Ihnen Kopien unserer früheren Informationsschreiben gern zur Verfügung.

Fortsetzung von Seite 1

### **Allgemeine Marktsituation in der Seefracht**

Die längeren Laufzeiten der Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung herum haben dazu geführt, dass sich im Container-Seefrachtmarkt zwischen Europa und Asien, aber auch in anderen Verkehren wie z.B. auf dem Nordatlantik in Richtung USA und Kanada, Frachtzuschläge für die Kompensierung der Zusatzkosten etabliert haben. Da sich die globale Buchungssituation auf den meisten einkommenden als auch ausgehenden Verkehren zuletzt jedoch beruhigt hat, haben sich die Frachtraten insgesamt stabilisiert, wenn auch auf unterschiedlichen Niveaus.

In den Europäischen Häfen besteht vermehrt Knappheit an Leercontainern durch die längeren Umlaufzeiten der Schiffe, was vereinzelt zu Mehrkosten und Verzögerungen im Transportverlauf führt. Eine ausreichende Vornotiz für die Transportplanung wird unbedingt empfohlen!

Im RORO-Verkehr kommt es in Richtung Nordamerika weiterhin zu langen Vorlaufzeiten für Transporte von rollender oder Schwergutladung durch fehlende Kapazitäten und eine hohe Nachfrage. Abhängig von der Destination ist z.T. mit bis zu zweimonatigen Wartezeiten für Schiffsabfahrten zu rechnen. In Richtung Mittel- und Fernost kommt es ebenfalls durch die bereits beschriebene Südafrika-Umfahrung zu einer Ausdünnung des Fahrplans und somit zu einer Verknappung der Kapazitäten.

### **Niedriger Wasserstand im Panamakanal**

Weiterhin sorgt der niedrige Wasserstand im Panamakanal wie schon seit Monaten für erhebliche Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs. Die Durchfahrt durch den Kanal ist derzeit nur für eine begrenzte Anzahl von Schiffen pro Tag möglich, wodurch sich auf beiden Seiten längere Rückstaus bilden. Seit Anfang des Jahres werden deshalb zusätzliche Zuschläge für den Panamakanal-Transit fällig, die mit der Seefracht an die Verloader abgerechnet werden.

Wir bitten unsere verehrte Kundschaft um Verständnis, dass wir als Spediteure auf die aktuelle geopolitische Situation und daraus resultierende Auswirkungen auf globale Lieferketten keinen Einfluss haben, und hierfür auch keine Haftung übernehmen. Mehrkosten aus Frachtzuschlägen, Lagergeldern, Demurrage, Detention, Ausweich- und Umleitungskosten etc., die aus dieser Situation resultieren, gehen zu Lasten der Ware, und somit des Ladungseigentümers. Dies gilt sowohl für neue als auch für bestehende Transportaufträge, auch wenn für diese Aufträge bereits eine Frachtvereinbarung besteht. Ebenso müssen Verzögerungen im Transportablauf jederzeit in Kauf genommen werden.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen Büros der Alfons Köster & Co.-Gruppe garantieren Ihnen kontinuierlich - auch in schwierigen Zeiten - eine hohe Servicequalität und stehen für Ihre Anfragen aller Art jederzeit gern zur Verfügung. Wir sind täglich im engen Kontakt mit allen Beteiligten entlang Ihrer Transportkette und halten Sie über die aktuellen Entwicklungen stets informiert.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Team der

**Alfons Köster & Co. GmbH**  
Global Freight Logistics

[www.alfons-koester.de](http://www.alfons-koester.de)

To our valued  
customers and business partners

Hamburg, 27 March 2024

## **Important service information** on the current situation in global liner shipping

**N° 4/2024**

Dear Sir or Madam:

With this letter we would like to update you on the current situation in the worldwide shipping industry including the impact to global supply chains and logistics networks. \*)

### **Port of Baltimore, MD, USA closed after bridge collapse**

As you may have taken from the news on the media, on 26/03/2024, the container vessel „Dali“ collided with the Francis Scott Key Bridge in the port of Baltimore, Maryland (USA). The bridge, spanning the port of Baltimore’s marine entrance, has completely collapsed and now blocks the entry and exit to/from the port for ocean vessels. Tragically, six people are reported to be missing following the accident. The port of Baltimore will not be accessible for ocean vessels until further notice. Vessels currently berthed in the port are not able to depart until further notice.

Shipping lines affected by the port closure will now re-book cargo with destination Baltimore, MD to other U.S. East Coast ports such as New York, NY and Norfolk, VA – subject to availability of capacities and in coordination with the concerned customers. Cargo owners must take into account that delays and additional expenses may arise from this situation. In case your shipment booked through Alfons Köster & Co. is affected from the Baltimore port closure, we will inform you about possible alternative options on short notice. At this moment, it is not known yet when the port of Baltimore will be open and accessible for vessels again. We will keep you informed as usual with our regular service updates.

### **Red Sea and Gulf of Aden crisis**

As of today, nearly all global shipping lines in the container-, RORO- and breakbulk trade avoid the transit through the Red Sea and skip the Suez Canal en route from Asia to Europe (and v.v.), in response to armed incidents with civil commercial ocean vessels which have occurred on regular basis.

The deviation around the Cape of Good Hope continues to have a direct and noticeable impact on vessel schedules. In European ports, there have been massive vessel delays and cargo backlogs which can result in additional expenses for temporary storage.

Unfortunately there are no prospects for an end of this crisis and a return to the standard routing through Suez, at least not for such cargo originating or having its destination in countries beyond the Gulf of Aden (the major trade capital Jeddah in Saudi Arabia and the country of Jordan have remained accessible via the Mediterranean Sea and the Suez Canal as of today). Until further notice, customers need to take into account that the reliability in the planning of seaborne transportation may be reduced.

\*) Copies of previous service information letters are available on request.

Continued from page 1

### **Ocean freight - general market situation**

The increased transit times for vessels travelling around the Cape have created a basis for new tariff surcharges implemented by the shipping lines to compensate the additional costs on the trade between Europe and Asia, but also on other trade lanes such as the Transatlantic trade from Europe to North America. However, since the global booking situation and space demand has calmed down recently, freight rates have lately very much stabilized on individually different levels.

In European ports, there has been some shortage of empty container equipment, caused by longer turnaround times. In some cases, this can lead to additional expenses and delays in transport arrangements. We recommend all customers to plan their ocean transports with a fair amount of time in advance!

In the RORO shipping industry, a continuous shortage of vessel capacity and shipping space, paired with a high demand, leads to very long waiting times for rolling and breakbulk cargoes to the United States and North America. Depending on the destination, shippers need to calculate with a pre-notice of up to two months for new bookings. On the RORO trade to Asia, the round-the-Cape deviation results in a reduced sailing offer and limited capacities.

### **Panama Canal water level shortage**

As mentioned in our last letter already, the Panama Canal has been facing a very low water level for several months, being a cause for noticeable restrictions to the ocean traffic in the region. The number of vessels allowed for transit per day has been reduced, resulting in backlogs and waiting times for vessels on both ends. At the beginning of 2024, shipping lines trading through the Panama Canal have started to implement Panama Canal Transit surcharges which are payable by shippers along with the freight.

We would like to ask you, our valued customers and business partners, for your understanding, that as freight forwarders, we do not have any influence on the current geopolitical situation and the impact to global supply chains, and shall not accept any liability for any consequences. Additional expenses resulting from freight surcharges, storage fees, demurrage and detention, cargo deviation etc., which should result from this situation, will be for account of the cargo (-owner). This applies both to new and existing transport orders, also if these are covered with an existing freight agreement. Furthermore, delays and disruptions need to be taken into account at any time.

The employees with all offices of the Alfons Köster & Co. group will continuously guarantee the high level of service quality – also in difficult times. We all remain at your disposal for any question or request. We are in daily contact with all involved parties along your transport chain and will keep you informed about latest developments.

With kind regards,  
your team of

**Alfons Köster & Co. GmbH**  
Global Freight Logistics

[www.alfons-koester.de/en/](http://www.alfons-koester.de/en/)