

11. Juli 2006

Sehr geehrte Damen und Herren,

die **Fußballweltmeisterschaft** hat über eine Million Gäste aus nah und fern zu uns gebracht. Darauf können wir stolz sein. Die Hilfe unserer Mitbürger und der Polizei sowie der Sicherheitskräfte hat vielfach dazu beigetragen, unser Image in der Welt erheblich zu verbessern. Zwei englische Fußballfans stellten in Köln ihren Leihwagen ab, und da ihnen die verwinkelte Straßenführung um den Dom nicht ganz geheuer schien, schrieben sie sich zur Sicherheit den Namen der Straße auf, in der sie ihr Auto abstellten. Vergebens, wie sich herausstellte. Denn nach dem ersten Rundgang durch die Altstadt fanden sie das Auto nicht wieder. Die zur Hilfe gerufenen Polizeibeamten staunten nicht schlecht, als die beiden Fans ihnen einen Zettel mit der Aufschrift „Einbahnstraße“ zeigten. Durch umfangreiche Befragungen konnten die Beamten aber herausfinden, dass das Auto in der Nähe des WDR-Funkhauses stand.



Spätestens der erschreckende Brand auf der „Hyundai Fortune“ hat viele Beteiligte aufgerüttelt. Je nach Lieferkonditionen muss sich entweder der Exporteur oder der Importeur an den Bergungskosten

des Schiffes beteiligen und hierfür einen Havarie-Bond zeichnen. Und dann stellt sich vielfach heraus, dass die Sendung nicht **transportversichert** war. Ein herber Schlag, denn die nach den Konnossementsbedingungen und dem internationalen Schifffahrtsrecht vorgeschriebene Beteiligung muss dann aus eigener Tasche bezahlt werden. FOB- und CFR- (C&F-) Lieferungen müssen, und hier sollte es keine Ausnahmen geben, von den Importeuren transportversichert werden, da die Risiken nicht nur für Havarie-Einschüsse, sondern auch für die immer wieder vorkommenden Transportschäden eingedeckt sind. Das obenstehende Bild hat nichts mit dem Brand auf der „Hyundai Fortune“ zu tun, es zeigt jedoch die enormen Kräfte, die trotz sorgfältiger Laschung auf den Containerstapel einwirken können. Wenn Sie hierzu Fragen haben, schildern Sie uns diese bitte (per Fax an 0 40-7 89 04 01 oder per E-Mail an WS@navis-ag.com). Auch die von uns immer wieder angesprochenen Subsidiärversicherungen, speziell bei FOB-Verkäufen, sollten nicht in Vergessenheit geraten.

Der deutsche Bundestag hat sich neben der normalen Tätigkeit auch immer wieder mit Anfragen von Abgeordneten zu beschäftigen. Der Drucksache 16/1349 entnehmen wir zum Beispiel Folgendes: „In der Bundesfinanzverwaltung sind 473 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regelmäßig mit Fragen der Umsatzbesteuerung beschäftigt. In den Finanzverwaltungen der Länder obliegt die Durchführung der Umsatzbesteuerung im Wesentlichen den Veranlagungsstellen. Deren Aufgabe umfasst neben der Umsatzsteuer auch die Veranlagung weiterer Steuern, wie zum Beispiel Körperschaft-, Einkommen- und Gewerbesteuer. Dies gilt entsprechend für die Außenprüfung und die Erhebung. Eine genaue Ermittlung der Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Finanzbehörden der Länder, die sich regelmäßig mit Fragen der Umsatzbesteuerung beschäftigen, ist daher nicht möglich.“

Wir nehmen eine Auswahl von kleinen Anfragen vor, die in der besagten Drucksache erwähnt sind:

„Wie begründet es die Bundesregierung, dass für Kreuzungen zwischen Eselhengst und Pferdestute sowie zwischen Pferdehengst und Eselstute der ermäßigte Umsatzsteuersatz gilt, für Hausesel und alle anderen Esel aber der Normalsatz, und auf welche Summe beläuft sich das jährliche Umsatzsteueraufkommen bezogen auf Hausesel und alle anderen Esel?“

„Wie begründet es die Bundesregierung, dass für alle Arten von Hausschweinen der ermäßigte Umsatzsteuersatz gilt, für Schweine, die nicht Haustiere sind, zum Beispiel Wild-, Warzen-, Pinselohr- und Waldschweine, Celebes-Hirscheber und Pekarier sowie Flusspferde, obgleich sie mit den Schweinen nahe verwandt sind, aber der Normalsatz?“

„Wie begründet es die Bundesregierung, dass für alle Arten von Hauskaninchen der ermäßigte Umsatzsteuersatz gilt, für wilde Kaninchen und Hasen jedoch der Normalsatz?“

„Wie begründet die Bundesregierung den ermäßigten Umsatzsteuersatz für Fleisch beziehungsweise Schlachtnebenerzeugnisse von Bibern, Walen, Fröschen und Schildkröten?“

Ein Kommentar erübrigt sich wohl.

Die Nebenkosten für **Importe speziell aus Ostasien** haben teilweise die Höhe der eigentlichen Seefrachten erreicht. Viele dieser Nebenkosten sind zu vermeiden, wenn Sie bei Ihren Aufträgen an asiatische Lieferanten ausdrücklich vorschreiben, dass die Verschiffung durch die NAVIS zu erfolgen hat. Wir bieten Ihnen günstige Raten für Ihre Stückgutverladungen (LCL) von folgenden Plätzen an:

| | | | | |
|----------|----------|-----------|------------------|-------|
| Shanghai | Ningbo | Xiamen | Ho Chi Minh City | Pusan |
| Hongkong | Qingdao | Guangzhou | Haiphong | |
| Taiwan | Shenzhen | Singapore | Manila | |
| Bangkok | Xingang | Jakarta | Tokyo | |

FCL-Verladungen natürlich auch von allen Plätzen und von allen anderen Häfen. Fragen Sie bitte Carsten Radau (Telefon 040 - 789 48 - 203) oder Jan Martin Dierks (Telefon 040 - 789 48 - 301).

Nur noch wenige überseeische Staaten verlangen von Bürgern der EU ein **Visum** und dann sind diese Kosten oft sehr hoch. Das hat offensichtlich auch die EU bewegt, die Visagebühren ab nächstem Jahr für Einreisen in die EU-Staaten von bisher 35 Euro auf 60 Euro zu erhöhen. Und wie begründet man diese Erhöhung? Mit steigenden Verwaltungskosten wegen der Speicherung der so genannten biometrischen Daten, insbesondere Fotos und Fingerabdrücken.

Neue Kosten rollen auf die deutsche Wirtschaft zu. Der Entwurf der EU-Kommission zur „Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette“ wird natürlich in Deutschland prompt umgesetzt. Mit dem Entwurf will die EU einen besseren Schutz des Güterverkehrs vor Terroranschlägen erreichen. Alle an einer Lieferkette beteiligten Unternehmen werden in die Pflicht genommen, und das alles läuft unter dem Titel „Antiterrorismus“. NAVIS beziehungsweise die Sea Transport Alliance beschäftigen sich seit Jahren mit den Auswirkungen dieses Gesetzes, das sich hochkompliziert anhört und auch ist. Jedes Unternehmen muss sich unter dem Titel „**Compliance**“ damit beschäftigen, denn die Folgen bei einer Nichtbeachtung sind erheblich, ganz zu schweigen von den drastischen Strafen. Das hört sich fast so an, als würde das Risikobewusstsein des Speditionswesens für nicht ausreichend gehalten. Werden wir in Europa dadurch nicht in der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Ländern erheblich geschwächt? Trotz aller Bedenken und der erheblichen Mehrkosten wird ab Ende Juli 2006 „Compliance“ bei uns elektronisch integriert. In der deutschen Speditionswelt gehören wir zu den ersten, die ein geschlossenes EDV-System hierfür nutzen.

Nicht vergessen werden sollte, dass bereits ab 1. August 2006 in Deutschland das elektronische Ausfuhrverfahren „ATLAS-Ausfuhr“ eingeführt wird. Es wird das konventionelle papierbasierte Ausfuhrverfahren schrittweise ablösen, und das ist besonders wichtig. Es soll ab 1. Januar 2008 keine papiergestützte Zollanmeldungen mehr geben. Das Bundesfinanzministerium informiert in einem Merkblatt alle Bewilligungsinhaber und Antragsteller des Anschreibeverfahrens bei der Warenausfuhr über die wesentlichen Änderungen. Das Merkblatt finden Sie unter:

http://www.zoll.de/e0_downloads/c0_merkblaetter/c0_merkblatt_za.pdf

Mit Richtlinien unserer Bundesministerien und auch weitergehend von der EU werden wir förmlich überschüttet. Was nun die **CTU-Packrichtlinien** (so werden die Beförderungseinheiten genannt) anbelangt, erfuhren diese bereits am 17. Februar 1999 Gesetzeskraft. Man hat sich davon leiten lassen, dass bei Seetransporten „starke und in verschiedene Richtungen wirkende Kräfte längere Zeit auf das Schiff und seine Ladung einwirken“ und ferner, dass bei „Beförderungsvorgängen mit Straßenfahrzeugen kurzfristig und in Längsrichtung auf die Ladung einwirkende Kräfte auftreten.“ Daraus folgt, dass dem Packen und Sichern der Ladung größte Aufmerksamkeit zu widmen ist. – Der gesamte Gesetzestext ist langweilig, sehr umfangreich und würde den Rahmen der NAVIS NEWS sprengen. Trotzdem muss man sich als Verantwortlicher intensiv mit den Richtlinien beschäftigen. Die CTU-Packrichtlinien (IMDG-Code B8087) können beim Verkehrsblatt-Verlag Borgmann GmbH & Co. KG, Hohe Straße 39, 44139 Dortmund, Fax (01 80) 534 01 20, zum Preis von 9,80 Euro zuzüglich Versandkosten bezogen werden. Auch eingefleischte Fachleute werden hieraus noch manche praktischen und ebenso wichtigen Einzelheiten entnehmen können.

Der Kreis der **NAVIS-NEWS-Leser** nimmt weiter zu und auch Persönlichkeiten und Unternehmen, mit denen wir geschäftlich kaum verbunden sind, erbitten die regelmäßige Zusendung. Das macht uns sehr stolz, veranlasst uns aber gleichzeitig, darauf hinzuweisen, dass wir für Offertenanfragen, für eine Beratung und natürlich auch für eine Abwicklung der jeweiligen Transportaufträge immer zur Verfügung stehen. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um kleinere oder größere projektierte Verladungen innerhalb Europas oder nach Übersee handelt. Auch hier können Sie sich, wenn Ihnen ein Sachbearbeiter persönlich nicht bekannt ist, an die Hotline wenden: Telefon 040 - 789 48 - 212.

Und zum Schluss, wir wagen es kaum, müssen wir unsere Importkunden speziell aus dem Nahen und Fernen Osten darauf aufmerksam machen, dass sich das **Ratenkarussell** weiter dreht. Die zusätzlichen Frachterhöhungen, ob sie nun Peak Season Surcharge (PSS) oder Chennai Immediate Surcharge genannt werden, wären bei Ihnen wohl kaum durchzusetzen. Stellen Sie sich vor, Sie bekommen mehr Aufträge als erwartet und erheben hierfür einen Zuschlag. So ist es aber bei den Konferenzen und Konsortien, die von Asien nach Europa einen Zuschlag von 90 Euro per 20' und 180 Euro per 40' erheben und für Chennai/Indien, dem ehemaligen Madras, 30 Euro für 20' und 60 Euro für 40'. Abgesehen davon sind die Raten seit dem 1. Juli von Fernost ohnehin schon um 250 US-Dollar per TEU erhöht worden.

Verbleibt uns nur, Ihnen für die Sommerzeit und die Urlaubssaison alles Gute und eine gesunde Rückkehr zu wünschen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre

NAVIS
Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft