11. November 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ein kollektives Kopfschütteln dürften wohl alle Beteiligten Verlader, Importeure und Exporteure, aber auch das gesamte Verkehrsgewerbe erfasst haben. Berichteten wir wie nahezu alle Medien über die **Insolvenz der HANJIN Reederei.**

Für viele kam diese Nachricht allzu überraschend; konnte man doch nach langläufiger Ansicht nicht erwarten, dass die siebtgrößte Reederei in die Pleite schliddert. Inzwischen scheinen alle Beteiligten übereinzustimmen, dass es sich zwar um ein **Elementarereignis** handelt, aber keiner daran glaubte, dass die Regierung der Republik Korea diese Insolvenz mit aller Gewalt vermeiden würde. Nur Insider wussten, dass deren nationale Konkurrenz, die Hyundai Merchant Marine (HMM), im viel stärkeren Maße von der koreanischen Regierung mit großen Ladungszuweisungen bedacht wurde. Nun stützt sich die Regierung offensichtlich mit ihren Ladungszuweisungen nur noch auf die HMM und stärkt diese wie nie zuvor.

Für uns alle ist das Verschwinden von HANJIN zu einer argen Plackerei geworden und nimmt alle Beteiligten wie nie zuvor in Anspruch. Das gilt ganz besonders für die Beteiligten **Versicherungsgesellschaften**, die im erheblichen Maße zur Kasse gebeten werden.

Wohl dem, der die **Transportversicherung** nach den Standardbedingungen im deutschen und im Londoner Versicherungsmarkt (DTV-Güter 2000, Institute Cargo Clauses) gedeckt hat und sich bei cif-Lieferung nicht auf eine Auseinandersetzung mit ausländischen Versicherungsgesellschaften einlassen muss. Ganz abgesehen von ausländischen Gerichtsständen sind derartige Ansprüche wohl nur mit erfahrenen und in der internationalen Schifffahrt wirklich vertrauten Anwälten zu realisieren. Dieser Fragenkomplex ist jedoch so umfangreich, dass wir Ihnen dringend raten, eine rechtliche Beratung vorzuziehen und sich nicht auf pauschale Ablehnung der Transportversicherung zu verlassen. Noch eines: Güterschäden, die dadurch entstehen, dass eine Reederei ein **„Zurückbehaltungsrecht“** geltend macht, müssten durch die Versicherung gedeckt sein. Alles hängt aber von den Bedingungen ab, die wie nie zuvor einer sorgfältigen Studie unterzogen werden müssen. Wenn alles stimmt, sind nach den Bedingungen die Versicherer verpflichtet, zusätzliche Kosten zu übernehmen. Aber wohl kaum für leicht verderbliche Waren und für Güter, die z.B. zum Jahreswechsel benötigt werden.

Zusammenbrüche von einzelnen Reedern und Reedereien hat es immer gegeben. Denken wir nur an die heißen Zeiten der 30er Jahre, in denen die Deutsche Reichsregierung allein 77 Mio Reichsmark als Kreditgarantie für in Not geratene Reedereien locker machte (siehe die „Chronik Hamburgs“ Seite 430).

Es hat sicher einmal wieder gezeigt, dass überaus günstige **Seefrachtraten** meist kurze Beine haben und man sich schwer bei seiner Kalkulation auf eine langfristige, niedrige Ratenpolitik verlassen kann. Dabei ist immer wieder in der Tages- und Fachpresse berichtet worden, dass bei den meisten Reedereien schon seit 2013 die Finanzierungslast kaum zu bewältigen ist. Alle Beteiligten scheinen inzwischen überein zu stimmen, dass man sich mittelfristig auf diejenigen Ratenangebote verlassen sollte, bei denen nach menschlichem Ermessen ein Zusammenbruch der Carrier unwahrscheinlich ist. Wenn man in der Literatur wühlt, und das tun wir oft, finden wir z.B. in Meyers Konversationslexikon von 1896 unter „Reeder“ einen Artikel, der deren Tätigkeit, die Verteilung der Haftung und natürlich auch die Verteilung des Gewinns und des Verlustes, beschreibt.

Und noch weiter zurück geschaut: Kommen wir zu den, heute würde man sagen **Interessen-Gemeinschaften**, für die eigentliche Handels-Schifffahrt schon im 16. Jahrhundert. In dieser Zeit rüsteten Handelsunternehmen, Kapitäne und auch Geldinstitute gemeinsam ein Schiff für eine oder mehrere Reisen aus. Wir können diesen Zusammenschluss durchaus als Partenreeder bezeichnen. Jeder Teilnehmer war nach der Größe seines Anteils am Gewinn oder Verlust beteiligt, hat also ein volles Risiko. Zumal eine glückliche Ankunft oder Rückkehr nicht immer sichergestellt war. Lassen Sie uns zusammenfassen: Die NAVIS verfügt über ein sehr ausgebautes Informationsnetz. Das hat auch dazu geführt, dass wir und unsere Kunden von der HANJIN Insolvenz nur indirekt betroffen sind. Eines muss herausgestellt werden: Vor Insolvenzen von Reedereien sind auch wir nicht gefeit und können keinerlei Verantwortung übernehmen.

Summarische Vorabmeldungen für Waren in die EU: Schon seit dem 01. Januar 2011 ist es Plicht, für Waren, die in die europäische Union eingeführt werden sollen, eine summarische Voranmeldung zu machen: ENS (Entry Summary Declaration Filing). Hierzu muss der Absender die Zolltarifnummer/-nummern mit angeben. Diese Zolltarifnummern werden nach der Eingangsmeldung weiter in der sogenannten ATB-Nummer verarbeitet. Wir haben jetzt die ersten Fälle, bei denen die Zolltarifnummern der summarischen Voranmeldung nicht mit der abgegebenen Zollanmeldung zur Überführung der Waren in den freien Verkehr übereinstimmen. Sind die genannten Zolltarifnummern unterschiedlich, so wird die Zollanmeldung zurück gewiesen. Wir müssen dann, in der Regel über den Reeder, eine Berichtigung der summarischen Eingangsmeldung beantragen. Dieser Aufwand wird in Rechnung gestellt und uns bleibt nichts anderes übrig, als die Kosten an unsere Kunden weiter zu belasten. Bitte informieren Sie Ihre Lieferanten, welche HS-Codes/Zolltarifnummern Sie für die Waren nutzen. Gegebenenfalls fragen Sie bitte Frau Petra Volckmann, Tel. (040) 789 48 - 208, E-Mail PST@navis-ag.com.

Im Übrigen gibt es in nächster Zeit noch verschiedene **Gedenk- und Nationalfeiertage**, unterschiedlich nach den jeweiligen Ländern, wobei die meisten von der UNESCO, sprich den Vereinten Nationen, initiiert wurden. So ist z. B. am 16. November „Tag der Toleranz“, am 19. November „Welttoilettentag“, am 9. Dezember der „Tag der Korruption“ und am 10. Dezember der „Tag Menschrechte“.

Es gibt so viel Aktuelles zu berichten, dass wir entgegen unserer üblichen Praxis in diesen NAVIS NEWS keine Grafik veröffentlichen können. Wir bitten um Verständnis.

Wir kommen gerade von einer Geschäftsreise aus **Australien** zurück und sind immer wieder überrascht über die Dimensionen auf dem 5. Kontinent. So zählt die größte Rinderfarm in Down Under ca. 185.000 Rinder und verfügt über 101.000 Quadratkilometer Land – fast ein Drittel der Größe Deutschlands. Für Australien und Neuseeland haben wir - wie für viele Länder der Welt - nützliche Informationen und Bestimmungen zusammengestellt, was alles bei Export- und Importverladungen für das jeweilige Land zu beachten ist und wer Ihre Ansprechpartner bei der NAVIS sind. Unsere Länderflyer können Sie auf unser Website jederzeit kostenlos einsehen und herunterladen unter http://www.navis-ag.com/downloads/

Viele unserer Geschäftsfreunde loben unseren **Internet-Auftritt: www.navis-ag.com.** Dieser bietet Ihnen neben einer allgemeinen Darstellung sehr viele Möglichkeiten, unser Service-Angebot in allen Einzelheiten kennen zu lernen.

Unter der Moderation des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) haben sich die Spitzenverbände der verladenden Wirtschaft und der Speditions- und Logistik-Unternehmen auf ein neues gemeinsames Bedingungswerk geeinigt: die **Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017).** Mit den **ADSp 2017** liegt das praxisbewährte Bedingungswerk in einer modernisierten Fassung vor, welche die Interessen der verladenden Wirtschaft angemessen berücksichtigt. Die ADSp 2017 sind ab dem 1. Januar 2017 die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) aller deutschen Unternehmen der NAVIS Gruppe. Sie können diese im Internet unter www.navis-ag.com/agb einsehen.

Dem Reitsport haben wir uns nicht gewidmet! Unsere seit Jahrzehnten mit großem Erfolg tätigen Partner auf Mauritius, die Firma VELOGIC, sind genau wie ihre Kunden so von unserem Containerservice begeistert, dass sie für eine der auf **Mauritius** typischen **Rennveranstaltungen** sogar eines der Favoriten mit unseren Farben dekorierten.

Das Weihnachtsfest hat in den **Supermärkten** offensichtlich schon im September begonnen. Man lässt sich wohl von dem Gedanken leiten, dass man gar nicht früh genug Lebkuchen anbieten kann. Wussten Sie, dass jährlich 81.000 tons an Weihnachtsgebäck produziert werden?

Möge der **Führerschein**, die sogenannte Fahrerlaubnis, nie verloren gehen. Der Erwerb und die Prüfung in einem anderen EU-Staat unterliegt hier der genauen Prüfung, und wie das Bayerische Verwaltungsgericht deutlich entschied, wird das halbe Jahr der Anwesenheit und die polizeiliche Anmeldung sehr streng kontrolliert. Besonders dann, wenn der Vermittler die Wohnadresse mit Hunderten anderer Personen teilt.

Österreich erhöht ab 1. Januar 2017 die **Straßenmaut**. Die Erhöhung beträgt rund 14 % für Komplettladungen und für Stückgüter und Teilladungen zwischen 4 - 10,5 %.

Herr Ralf Grünewald, Tel. (040) 789 48 - 294, E-Mail RGR@navis-ag.com, Spezialist für Verladungen von und nach Österreich, die wir seit 40 Jahren unterhalten, gibt Ihnen gerne weitere Auskünfte.

Mit großer Wehmut mussten wir erfahren, dass der mit erheblichen Entwicklungsgeldern finanzierte **TRANSRAPID** nun endgültig zu Grabe getragen wird. Nach dem schrecklichen Betriebsunglück im Emsland blieb die Anlage erhalten, wurde aber jetzt verkauft und wird wohl dem Erdboden gleich gemacht. Nicht nur die norddeutsche Wirtschaft hatte sich sehr stark und verdient für diese Magnetschwebebahn stark verwandt und wie alle Beteiligten mit großem Optimismus auf eine Schnellverbindung von zunächst zwischen Berlin und Hamburg gefreut. Die VR China betreibt nunmehr als einzige die Strecke zwischen Stadt und Flughafen in Shanghai, die auch ein finanzieller Erfolg sein soll und zu einer weiteren Attraktion aufstieg. Zur Erinnerung: Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 500 km/Std und wir gehören zu denjenigen, die bei den Probefahrten mit entsprechenden Urkunden beglückt wurden. Zu Bedauern ist auch, dass Projektmodelle nur noch im deutschen Museum in München und im Technik-Museum Speyer bzw. in Kassel anzusehen sind.

Mit herzlichen Grüßen aus Hamburg
Ihre

NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

www.navis-ag.com

Member of Sea Transport Alliance®
ISO 9001 VDA 6.2 BUREAU VERITAS Certification
AEO
FIATA
IATA CARGO AGENT