



27.10.2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie immer begann kalendarisch im September der **Herbst**. Auch im Oktober erfreuten wir uns durchweg des guten Wetter. Es ist zwar verdächtig kühl am Abend und neblig an manchem Morgen - das sind wir aber gewohnt.

Wir erinnern uns noch an eine ähnliche Witterung in den Oktobertagen vor 25 Jahren. Die Bevölkerung der ehemaligen DDR hat mit der **friedlichen Wiedervereinigung** volle Zeichen gesetzt und Deutschland wuchs langsam, aber sicher, wieder zusammen. Daran sollte man sich immer wieder erinnern.

Enge Verbindungen mit den staatlichen Industriebetrieben der DDR bestanden seit vielen Jahren und es war die Aufgabe der NAVIS für die überseeischen Käufer eine große Anzahl von Verschiffungen zu koordinieren. Das Transportwesen der DDR war streng reglementiert, so dass wir nur vereinzelt direkten Kontakt mit den Handelsorganisationen hatten. Die Wiedervereinigung ermöglichte uns, die Kontakte auszubauen. Wir führten interessante Gespräche und schon im Januar des Jahres 1990 begannen wir Verhandlungen, um unsere Möglichkeiten für den Aufbau in Mittel- und Ostdeutschland auszuloten. Wir hatten Glück und trafen Kapitän Steffen Kohlschmidt, der am 01.01.1991 seine Tätigkeit für unsere Gruppe aufnahm. Das führte ein gutes Jahr später zur Eröffnung eines eigenen Büros in **Freiberg (Sachsen)**. Herrn Kohlschmidt gelang es mit viel Engagement und Dynamik, die Kunden zu beraten und unsere weltweiten Verkehre in den neuen Bundesländern noch bekannter zu machen. Steffen Kohlschmidt trat nach 13jähriger erfolgreicher Tätigkeit im Dezember 2004 in den Ruhestand. War jedoch unverändert bereit, seine große Lebenserfahrung und Kenntnis der internationalen Verkehre einzubringen. Heute sind unsere Kolleginnen Jana Wenzel, Katja Holtmann und Sophia Patzelt für alle Kunden und Interessenten tätig und erfreuen sich eines guten Zuspruchs.

Nicht erwartet hatten wir den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes in Sachen **Fahrrinnenanpassung** bzw. der **Elbvertiefung**. Das Gericht will zunächst ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs abwarten. Das letzte Wort gibt nicht den tatsächlichen Hintergrund einer „Vertiefung“ wieder. Die Elbe ist in vielen Bereichen wesentlich tiefer und es wird nur angestrebt, die Spitzen im Elbbett mehr oder weniger abzuhebeln und sie den Erfordernissen der Weltschifffahrt anzupassen. Hamburg hat in seiner ausführlichen Stellungnahme mit rund 2.600 Seiten die geforderten Richtlinien bereits weitgehend erfüllt. Der Schiffsverkehr, auch der großen Schiffe, wird weiterhin möglich sein, obgleich Begegnungen von zwei Supercontainerfrachtern einer genauen Planung bedürfen. Hamburg wird also weiterhin im Fahrplan der Großreedereien präsent sein.

Sie wissen ja, dass wir 1983 bereits in Rotterdam die RONAVIS Shipping & Forwarding B.V. ins Leben riefen und im Jahre 1999 die NAVIS Shipping & Forwarding BVBA in Antwerpen. Damit erfüllen wir seit langem die Wünsche unserer Im- und Export Kunden, auch über diese Häfen jegliche Transporte fachmännisch abzuwickeln.

Was gibt es von **NAVIS in eigener Sache**:

Unsere **Pressemitteilung** sagt: „Die ZUFALL logistic group und die NAVIS Schifffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft gehen zukünftig getrennte Wege. Mit Beginn des Jahres 2015 endet eine langjährige Partnerschaft. Die ZUFALL logistic group und die NAVIS AG setzen sich unterschiedliche Schwerpunkte in der künftigen Entwicklung, so Michael Tillner, der Geschäftsführer der ZUFALL logistic group. Das sich stark verändernde Marktumfeld hat beide Partner veranlasst, ihre Geschäftsstrategien für die Seefracht auf den Prüfstand zu stellen. „Die Zusammenarbeit war für beide Partner eine lange Zeit bestimmend und fruchtbar, so Remo Stork, Vorstand der NAVIS AG.“

Mit dem **Magdeburger Hafen** konnten wir die Zusammenarbeit vertiefen. Die Wasserstands unabhängigen Häfen mit einer Kailänge von 6.753 m mit mehreren Terminals, 6 Krananlagen bis 50 tons und einem Containerterminal stehen unseren Kunden sowohl für Lagerungen als auch für den Umschlag und die Weiterleitung zur Verfügung.

Unser Michael Meier hat in diesem Jahr bereits zum zweiten Mal unsere ostasiatischen Partner besucht. In Südafrika sagte Koen Winters „guten Tag“ und führte auf Mauritius und Réunion Gespräche mit unseren langjährigen Partnern. Jean-Philippe Gilbert bereiste erneut den Maghreb. Nun begibt sich Joachim Scheibe erneut auf die Reise zu unserem engagierten und erfolgreichen Partner in den USA, der American **Lamprecht** Transport Inc. Damit erwidern wir einen kürzlichen Besuch in Deutschland, der zu interessanten Gesprächen mit vielen Kunden führte.

Was gibt es sonst von der **Weltschifffahrt** zu berichten? Sicherlich warten sie schon darauf, unsere Meinung zu hören. Kapazitätsreduzierungen der Linienreeder sind noch nicht umgesetzt. Die Flotte der „aufgelegten“ Schiffe ist gesunken, aber die angestrebten Ratenerhöhungen wurden massiv angekündigt, waren jedoch am Markt nur vereinzelt durchzusetzen. Das sollte uns jedoch nicht glücklich stimmen, denn wir alle sind an einem stabilen Ratenniveau interessiert, um auch mittelfristig Kalkulationen zu ermöglichen. Die Kreativität der Linienreeder ist ungebrochen. So wird man in vielen Fahrtgebieten eine sulphur fuel regulation (ECA) umsetzen, was sich mit mindestens USD 15,00 je TEU niederschlägt.



Die Welt ist voller Wunder.

Diese Gitterboxpalette fanden wir im Hafen von Chittagong (Bangladesch) auf unserer kürzlichen Reise. Das Wort „Leihbehälter“ war dem Terminal wohl nicht bekannt.

Wie gut hat es doch unsere Post. Die nächste **Portoerhöhung** für Briefe von 0,60 auf 0,62 Cent steht ab Januar 2015 vor der Tür. Und was macht der normale Konsument, wenn er nicht die richtige Briefmarke zur Hand hat? Er greift zu den Marken, die er hat - und das ist meist eine höhere. Gut für die Post, denn sie kassiert den Rest vom Porto, aber damit kommt der Brief auch nicht schneller an.

Wer seinen **E-Mail-Account** im geschäftlichen Verkehr nutzt, muss seinen Spam-Ordner täglich durchsehen, um versehentlich als Werbung aussortierte E-Mails zu erkennen und zurückzuholen. Dies hatte das Landgericht Bonn bereits am 10. Januar entschieden und ein Urteil zum Aktenzeichen 15 O 189/13 verkündet.

Übrigens wird seit langem darüber diskutiert und die Gerichte bemüht, ob eine E-Mail rechtswirksam ist. Dies kann man nicht verallgemeinern, denn es gibt Fälle, die von den Vorinstanzen unterschiedlich beurteilt werden und jetzt zu einer Revision beim Bundesfinanzhof zugelassen wurden.

Europaweit wird über eine **Maut** diskutiert. Frankreich hat die „Péage de transit poids lourds“, die nach einer Testphase am 01.01.2015 eingeführt werden sollte, weiter verschoben. Tschechien erhöht die LKW-Maut um rund 10% ab 01.01.2015. Und was die Maut auf deutschen Autobahnen und Bundesstraßen betrifft, hier ist zumindest bei Redaktionsschluss noch keine endgültige Entscheidung gefallen. Das hat interessierte und nachdenklich gestimmte Mitbürger auf den Gedanken gebracht,



zukünftig Kreis- und Landstraßen zu nutzen, aber gleichzeitig die Frage zu stellen, was passiert, wenn eine Kreisstraße eine Bundesstraße kreuzt. Muss man dann auf der Kreuzung anteilige Maut bezahlen und wird man wohlmöglich dann auch des Mautbetrugs schuldig gesprochen? Na, warten wir mal ab.

Der **ADAC** macht wieder darauf aufmerksam, dass deutsche Autofahrer, die in bestimmten Ländern außerhalb der EU oder auch außerhalb Europas mit einem Auto mobil bleiben möchten, den **Internationalen Führerschein** mit sich führen sollten. Gerade bei einer Polizeikontrolle erleichtert er die Abwicklung. Der ADAC empfiehlt dieses Dokument für alle Fahrten im außereuropäischen Ausland und einigen europäischen Staaten wie Russland und Albanien. In manchen Ländern ist er sogar Pflicht. So zum Beispiel in Ägypten, Australien und einigen Bundesstaaten der USA. Nicht benötigt wird er dagegen in den EU-Staaten sowie in Norwegen und der Schweiz. Da der Internationale Führerschein lediglich ein Zusatzdokument ist, ist er nur in Verbindung mit dem nationalen Führerschein gültig. Es müssen also immer beide Dokumente mitgenommen werden.

Türkarten in den Hotels, die echte Schlüssel ersetzen, gehören wohl weitestgehend der Vergangenheit an. An sich sind sie eine gute Erfindung und für das Hotel sehr praktisch. Vergessliche Gäste mit den teuren Schlüsseln verursachen zusätzliche Kosten und die Plastikkarten nehmen ja auch keinen Platz ein. Schlimm ist nur für den Gast, dass er diese Plastikkarte auch für die Stromversorgung benötigt und er beim Herausziehen alle Steckdosen ausschaltet. Dann wundert man sich, dass in der Zwischenzeit Handy und Notebook nicht aufgeladen wurden. Im Übrigen sind manche Lichtschalter auch so kompliziert und bei Dunkelheit nicht zu erkennen. Das erinnert uns daran, dass auf dem neuen Kreuzfahrtschiff der „EUROPA 2“ extra eine Broschüre in jeder Kabine zur Verfügung steht, die Licht-Management benannt wurde. Und dann wird es erst richtig kompliziert und man wird garantiert auch nach einer halben Stunde noch nicht schlau gemacht. Da hilft nur eins, den Hauptschalter ausmachen.

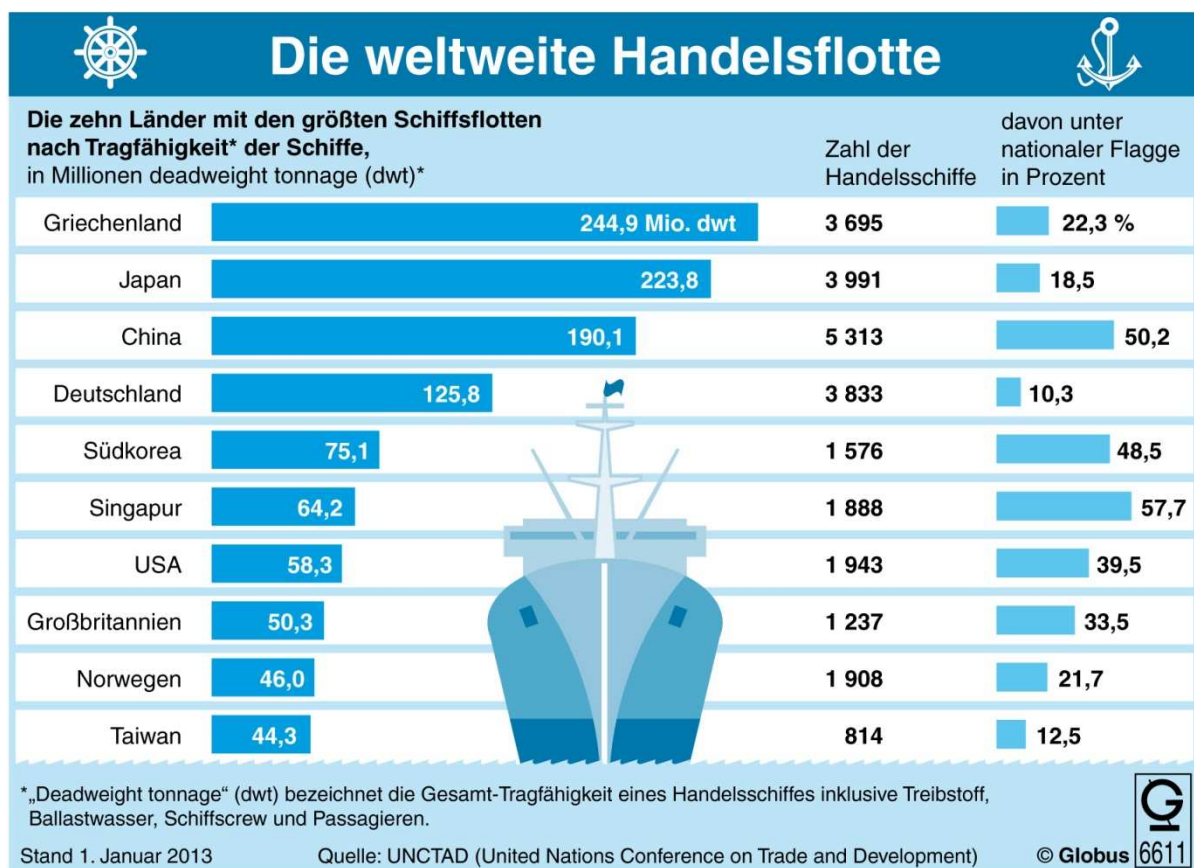
Mit was sich alles unsere Behörden beschäftigen: Zum Beispiel mit Gesetzesentwürfen. Daraus entstehen dann **Bandwurm-Titel**, die man erst beim Zweiten Mal richtig versteht. Was halten Sie von der Grundstücksverkehrsgenehmigungszuständigkeitsübertragungsverordnung oder vom Rindfleischetikettierungsüberwachungsaufgabenübertragungsgesetz? Bisher dachten wir immer aus unserer Schulzeit, dass das längste Wort in der deutschen Sprache die Donaudampfschiffahrtsgesellschaftskapitänswitwe sei. Dabei haben wir noch in der Schule gelernt, dass ein Wort aus nicht mehr als dreizehn Buchstaben bestehen sollte.

Zur Erinnerung: Die internationalen Vorgaben und die Umsetzung der **SOLAS**, in diesem Fall die Bestimmung der Bruttomasse bei Seecontainern soll bis 2016 erfolgen. Darüber berichteten wir bereits in unseren NAVIS NEWS. Danach müssen gepackte Container für die Verladung auf einem Schiff vorher gewogen werden. Dazu zählen auch auf einem Chassis oder Anhänger geladene Einheiten. Die Verantwortung für die Ermittlung und Dokumentation trägt der **Versender**. Hierzu kann der gepackte Container gewogen werden oder alle Packstücke einschließlich Paletten und Staumaterial zzgl. Eigengewicht des Containers sind zu erfassen. Die zweite Variante muss aber noch beschlossen werden. Der Versender ist verpflichtet, das ermittelte Gewicht des Containers im Beförderungspapier einzutragen und dieses ist von einer vom Versender autorisierten Person zu unterzeichnen. Es gehört weiterhin zur Pflicht der Reederei, allerdings ohne Frist, dies rechtzeitig zu berücksichtigen und im Stauplan das Gewicht zu benennen. Überladene Container dürfen auf einem Schiff nicht verladen werden. Für weitere Auskünfte stehen Ihnen gern Herr Sascha Kaminski, Telefon: (040) 789 48 - 288 (E-Mail: SKA@navis-ag.com) sowie Herr Heino Beimgraben, Telefon: (040) 789 48 - 280 (E-Mail: HB@navis-ag.com) zur Verfügung.

Sie sehen, die Tagesarbeit wird bei Ihnen und uns nicht einfacher. Aber wir haben uns solchen Vorschriften zu beugen.

Die fünf großen Schiffsnationen

Griechenland, Japan, China, Deutschland und Südkorea sind die Länder mit den größten Schiffslotten weltweit. 53 Prozent der weltweiten Tragfähigkeit (so nennen Schiffsbauer die Zuladekapazität) verteilen sich auf die Schiffslotten dieser fünf Länder. Das geht aus einer Studie der Hands- und Entwicklungskonferenz der Vereinten Nationen (UNCTAD) hervor. Nach Anzahl der Schiffe führt China das Ranking mit 5.313 Handelsschiffen an, von denen die Hälfte unter nationaler Flagge fährt. Von den 3.833 deutschen Handelsschiffen auf den Weltmeeren fährt nur jedes zehnte unter deutscher Flagge. Die wertvollste Flotte im Jahr 2013 ist laut Studie die japanische. Ihr Wert wird auf 100 Milliarden Dollar geschätzt. Auf den nächsten Plätzen folgen die US-amerikanische Flotte (92 Milliarden Dollar) und die griechische (72 Milliarden Dollar).



Mit herzlichen Grüßen aus Hamburg

Ihre

NAVIS
Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft



www.navis-ag.com