5. Mai 2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

als das zurzeit größte Containerschiff „MSC Oscar“ vor einigen Wochen in Wilhelmshaven anlegte, erschienen, wie Sie sicherlich auch gelesen haben, verschiedene Artikel in der Tages- und Fachpresse zu dem Thema, wie hoch der Warenwert in den transportierten Containern - in diesem Fall maximal 19.224 TEU - und wie hoch gegebenenfalls die Ansprüche gegenüber den Transportversicherern sind, falls so ein Riesenschiff einmal Teil- oder Totalverlust erleiden sollte. Nehmen wir einmal an, dass sich 15.000 Container an Bord befinden und der durchschnittliche Warenwert 35.000 USD ausmacht. Dann wären es immerhin 525 Millionen US-Dollar. Hinzu kämen noch der Wert des Schiffes und die nicht unerheblichen Kosten für die Bergung. Das sind **gewaltige Anforderungen an die Transportversicherer** und führt hoffentlich nicht zu einer Anhebung der Versicherungsprämien.

Im Übrigen geht der Bau von 19.000/20.000-TEU-Schiffen weiter. Die meisten **Großschiffe** sollen bis 2018 ausgeliefert werden. Die Reeder gehen ein hohes Risiko ein, denn relativ wenige Häfen sind in der Lage, die Großschiffe überhaupt abzufertigen.
Des Weiteren ist es hochinteressant, wie weit der Wettlauf um Großschiffe in der Container-Schifffahrt überhaupt geht. In den letzten Jahren war man der Auffassung, dass Schiffe von 16.000 oder 18.000 TEU schon besondere Anforderungen an die Ingenieure und Schiffswerften stellen. Aber die Entwicklung geht scheinbar weiter und ist nicht aufzuhalten.
Vergessen sollte man nicht, dass die Anforderungen an die Hafenterminals steigen. Neben zusätzlichen Flächen für die Zwischenlagerung müssen die Container bekanntlich auch innerhalb weniger Stunden und Tage weitergeleitet werden. Ob die Hinterlandanbindungen dazu immer ausreichen, muss die Zukunft entscheiden.
Die Reeder begründen den Bau der Großschiffe mit geringeren Betriebskosten und manche sind der Auffassung, dass nur diese Schiffe Aussicht haben, sich am Markt zu behaupten und zu bestehen.

Welche Auswirkungen der vor Wochen beendete **Streik an der Westküste der USA** hatte, ist unverändert zu spüren. Es gibt erhebliche Schwierigkeiten in der Weiterleitung und nicht immer besteht die Möglichkeit, Vor- und Anschlusstransporte selbst durchzuführen. Viele Exporteure sind dazu übergegangen, nur noch CFR Westküstenhäfen zu offerieren, um das Risiko der Weiterleitung und der damit verbundenen extrem hohen Demurrage und Detention Charges weitgehend zu vermeiden. Unsere US-Partner rechnen damit, dass die Verzögerungen im Abtransport noch zwei bis drei Monate anhalten werden.

Die Lage an der **Ostküste der USA** ist alles andere als rosig. Auch hier gibt es Verzögerungen durch zusätzliches Ladungsaufkommen und wir bitten darum, dass Ihre Buchungen zwei bis drei Wochen vor dem voraussichtlichen Abgang des Schiffes erfolgen sollten.

Wir berichteten bereits in den NAVIS NEWS vom 12. März 2015, dass europäische Produzenten über die **Herstellung ihrer Produkte in China** nachdenken. Das führte bei vielen Lesern zu Anfragen. Wir können die Entscheidung nicht beeinflussen. Der gesunkene Euro-Kurs erhöht naturgemäß die Herstellungskosten der in China gefertigten Produkte. Ob man allerdings davon sprechen kann, dass durch die Währungsschwankungen und steigende Lohnkosten die Produktion und der Export aus China nicht mehr so profitabel sind, vermögen wir als Dienstleister nicht zu beurteilen.
Überhaupt ist das Geschäft mit China nicht immer leicht. Das wissen viele Besucher aus Europa, die sich wiederholt über die Hierarchie bei chinesischen Firmen und Behörden wundern. Man sollte die wortreichen Schilderungen nicht versuchen zu unterbrechen. Das führt sonst sehr schnell zu einer nicht immer positiven Stimmung. Vergessen Sie auch nie Gastgeschenke. Sie sollten sehr individuell und dem Rang des Geschäftspartners angepasst sein. Denken Sie bitte auch daran, niemals Uhren oder Regenschirme zu verschenken. Diese gelten als schlechtes Vorzeichen.

Viel leichter ist es mit unseren Freunden in **Australien**, harmonische Gespräche zu führen. Mit Englisch kommen Sie überall klar, aber seien Sie nicht verwundert über manche Slang-Worte, die man vorher beherrschen sollte. Viele Worte sind mit einem „y“ versehen.
Wir denken hier an typische Beispiele:

Billy	Teapot	Aussie	Australian
Barby	Barbeque (BBQ)	Brissy	Brisbane
Cosy	Swimming costume	Hanky	Handkerchief
Bicky	Biscuit	Sicky	Day off work for being unwell
Breaky	Breakfast	Coldie	Cold beer

Im Übrigen, Plonk gilt als Synonym für billigen Wein, den homeless People im Park aus Pappbehältern trinken.

Wir berichteten in den NAVIS NEWS vom 12. März über eine Entscheidung des Finanzgerichts in Düsseldorf, dass **Betreuungskosten zum Beispiel für eine Katze oder einen Hund** steuerlich geltend gemacht werden können. Nun hat das Finanzamt Revision beim BFH eingelegt unter dem Aktenzeichen VI R 13/15. Da gilt nur eins: Die bisher steuermindernden Aufwendungen weiterhin geltend zu machen und gegen ablehnende Steuerbescheide Einspruch einzulegen und Ruhen des Verfahrens zu beantragen. Und es darf auch nicht vergessen werden, dass für die in Anspruch genommene Dienstleistung eine Rechnung ausgestellt wird und das Entgelt nur überwiesen und nicht bar bezahlt werden darf.

So, jetzt müssen wir über **Veränderungen im Außenhandelsrecht** beziehungsweise über neue Vorschriften ausländischer Behörden berichten. Wir hoffen, Sie hiermit nicht zu sehr zu langweilen, aber für einen ordnungsgemäßen Ablauf der Geschäfte sind diese Informationen unumgänglich:
Brasilien wies bereits darauf hin, dass ähnlich wie bei dem „Authorized Economic Operator“ (AEO) brasilianische Geschäftsbeteiligte sich dort registrieren lassen müssen, was an recht strenge Auflagen

gebunden ist. Diese Autorisierung wird dann zu einer wesentlichen Erleichterung bei der Abfertigung führen.
Ghana fordert wie viele andere Länder eine verpflichtende Voranmeldung von Seefrachtsendungen durch das sogenannte Advance Shipping Information (ASHI) System.
Ähnlich ist es bei **Sierra Leone**. Hier nennt sich das System Cargo Tracking Note, das unter anderem als Sicherheitsdokument für die Zollabfertigung dient.
Die Europäische Union nimmt bei bestimmten Warengruppen aus **China** eine verstärkte phytosanitäre Kontrolle von Verpackungsholz vor. Das gilt für die Warengruppen des Anhangs I des Durchführungsbeschlusses und umfasst die KN-Codes 2514 00 00, 2515, 2516, 6801 00 00, 6802. Auch hier wird darauf hingewiesen, dass Verpackungsholz, das für den Transport von Waren aus Tonschiefer (6803 00), glasierter Keramik (6908) und flachgewalzten Erzeugnissen aus Eisen oder nicht legiertem Stahl (7210) verwendet wird, auch mit Schadorganismen kontaminiert war. Daher ist eine Ausweitung des Durchführungsbeschlusses auf diese Waren notwendig.
Über Handelserleichterungen mit den **USA** - sprich: das Freihandelsabkommen - wird seit Jahren verhandelt. Zweck dieser Übereinkünfte soll es bekanntlich sein, den Austausch von Gütern zu erleichtern. Kontraproduktiv erscheint uns allerdings das Automated Commercial Environment (ACE) für alle Ein- und Ausfuhren, wonach eine elektronische Übermittlung des Lademanifestes seit dem 1. Mai 2015 obligatorisch ist.
Die Germany Trade & Invest (GTA), die die Bundesrepublik Deutschland für Außenwirtschaft und Standortmarketing in **Hongkong und Macau** vertritt, weist darauf hin, dass in den chinesischen Sonderwirtschaftszonen Hongkong und Macau es weder Zölle noch Umsatzsteuer gibt. Danach sind bei Ein- und Ausfuhr von Waren Vorschriften zu beachten. Ein ausführliches Pamphlet kann bei www.gta.de ausgedruckt werden.
Und zum Schluss dieser Nachrichten noch eine Information über Exporte nach **Saudi Arabien**. Das elektronische Portal für die Übermittlung von Ursprungszeugnissen und Handelsrechnungen sollte am 20. Januar eingeführt werden. Die Länderspalte „Deutschland“ kann jedoch nicht angewählt werden. Es gibt auch Bedenken seitens der deutschen IHKs. Sie und wir sollten die Angelegenheit sorgfältig verfolgen.
Zu all diesen Fragen steht Ihnen Herr Kaminski gern zur Verfügung - Telefon: (040) 78948 - 288/E-Mail: SKA@navis-ag.com.

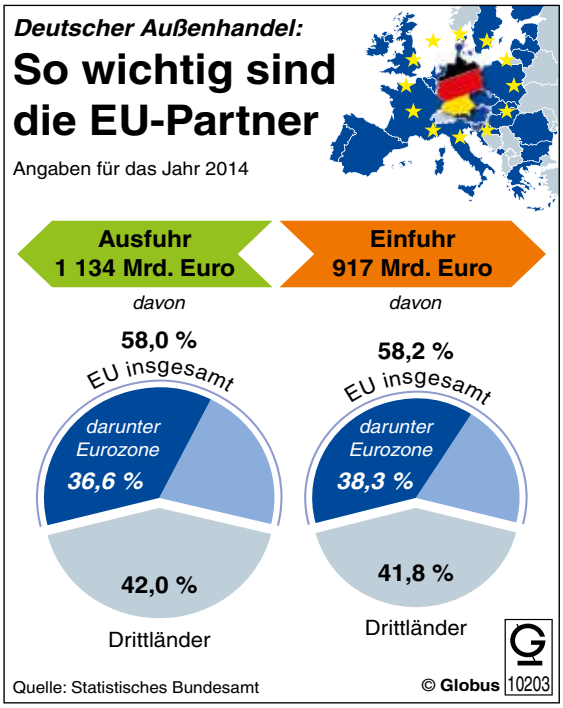
Die traditionellen Exportländer von Textilien, readymade garments, sind unverändert die **Volksrepublik China und Bangladesch**. Aus diesen Ländern unterhalten wir regelmäßige Dienste und Sie können sich gern an Frau Hoops wenden - Telefon: (040) 78948 - 307/E-Mail: JHS@navis-ag.com.

Wir stellen inzwischen verstärkt Anfragen für Textilimporte aus **Äthiopien** fest. Diese Lieferungen werden fast ausschließlich über Dschibuti abgefertigt. Fragen Sie uns gern, wenn Sie derartige Geschäfte realisieren wollen. Wir haben mit der Firma Massida Solutions in Addis Abeba und Dschibuti eine Vereinbarung getroffen, diese Transporte abzuwickeln.

In eigener Sache: Die NAVIS AG hat sich jüngst wieder den jährlichen Überwachungsaudits durch Auditoren von Bureau Veritas Certification unterzogen. Die Prüfer haben alle Bereiche und Abteilungen der NAVIS stichprobenartig überprüft, ob wir nach den internationalen **Qualitätsstandards der ISO Norm 9001:2008** und der **VDA 6.2** (VDA = Verband der Automobilindustrie) arbeiten. Wir haben diese Überprüfung - übrigens seit 1996 zum 20-zigsten Mal - erfolgreich bestanden. Unsere aktuellen Qualitätszertifikate haben eine Gültigkeitsdauer bis April 2017.

Wie wichtig vorsorgliche Impfungen bei Überseereisen sind, wird immer wieder berichtet. Man kann diese Risiken gar nicht hoch genug bewerten. Eine rasante Zunahme von **Gesundheits- und Medizin-Apps** ist festzustellen, so sagt das Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte. Die Gefahr von Fehldiagnosen wächst. Man sollte sich nicht nur auf die Apps verlassen, sondern Arzt, Apotheker oder die Gesundheitsämter konsultieren.

Ostern ist zwar längst passé, aber interessant finden wir die Mitteilung deutscher Produzenten, dass für das Osterfest **213 Millionen Schokoladenhasen** hergestellt wurden. Das ist ein Plus von 3,4 Prozent zum Vorjahr. 40 Prozent der Produktion gingen ins Ausland, vorwiegend zu unseren Europäischen Nachbarn.



Die deutsche Wirtschaft ist eng mit der Wirtschaft der **europäischen Partner** verknüpft. Deutschland hat im Jahr 2014 Waren im Wert von 917 Milliarden Euro importiert. Weit über die Hälfte (58,2 Prozent) stammten aus der EU, über 38 Prozent aus den 17 Euro-Partnerländern. Ebenso gewichtig sind die EU beziehungsweise die Eurozone auf der Kundenseite: Deutschland lieferte im selben Zeitraum 58 Prozent seiner Ausfuhren in die EU; 36,6 Prozent gingen in die Eurozone. Allerdings geht der Anteil deutscher Waren, die in die Eurozone exportiert werden, zurück. Im Jahr 1993, als der EU-Binnenmarkt eingeführt wurde, gingen fast 48 Prozent in die Länder, die der Eurozone (Stand Ende 2014) angehörten. 2005 waren es noch knapp 45 Prozent.

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
IATA CARGO AGENT