

19. Februar 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

das begonnene Jahr verspricht spannend und turbulent zu werden. Hiervon ist die **Seeschifffahrt** besonders betroffen. Geringere Ladungsmengen, neue Großtonnage besonders im Verkehr von und nach Ostasien haben schon in den letzten Monaten den Markt erneut verändert. Die Bemühungen der Reeder Anfang des Jahres mit ungewöhnlich hohen Ratensteigerungen von bis zu 500 USD/TEU wurden nur in geringem Maße von der Verladerschaft angenommen - man wartet offensichtlich auf günstigere Raten. Auf diese Volatilität werden wir uns wohl in den kommenden Monaten wieder einrichten müssen. Wir werden versuchen, die sich bietenden Chancen zu nutzen und bemüht sein, Risiken zu begrenzen. Bleiben Sie uns bitte weiterhin gewogen. Wie die Ratenentwicklung in den kommenden Monaten weitergeht, vermögen wir mit bestem Willen nicht zu beurteilen. Dabei spielt das unverändert hohe Tonnage-Angebot eine große Rolle.

Nun hat das **Chinesische Neujahrsfest** begonnen, was erfahrungsgemäß zu weniger Ladung führt. Das vergangene Jahr des Schafes, manche sprechen auch vom Jahr der Ziege, denn das chinesische Schriftzeichen „yang“ lässt beide Deutungen zu, hat in den chinesischen Weisheiten eine große Bedeutung. Jetzt begann das Jahr des Affen und das soll nach Ansicht unserer chinesischen Freunde auch zu einem Babyboom führen. Im vergangenen Jahr des Schafes sind wesentlich weniger Babys geboren worden. Das soll sich im Jahr des Affen ändern, der als listig, schlau und flink angesehen wird. Man hofft, dass das nach der chinesischen Mythologie Einfluss auf den Nachwuchs hat.

Auf Seite vier unserer letzten NAVIS NEWS hatten wir über Freihandelsabkommen berichtet. Wir werden von unseren Lesern darauf aufmerksam gemacht, dass es neben diesen Vereinbarungen auch noch den Andenpakt sowie den Mercosur gibt, **Wirtschaftsbündnisse**, die Südamerikas Länder zusammenschweißen sollen.

Manche glauben, dass der Euro der erste Versuch einer **europäischen Währungsunion** war. Schon vor 150 Jahren gründeten Frankreich, Italien, Belgien und die Schweiz die Lateinische Münzunion, der sich später weitere 14 Staaten, darunter auch Griechenland, anschlossen. Man versuchte, den Goldstandard einzuführen, aber eine Regelung von Papiergeld war nicht vorgesehen. Diese Lücke nutzte zum Beispiel Griechenland, um den Papiergeldumlauf zu steigern. Kurz gesagt, schon im Jahr 1908 wurde Griechenland aus der Währungsunion ausgeschlossen, was aber nicht zu einer langen Unterbrechung führte, denn bereits zwei Jahre später hat man Griechenland wieder in die Union aufgenommen. - Warum erzählen wir Ihnen das? Probleme mit Griechenland gab es schon früher, aber dieses Land verstand es immer wieder, sich aus schwierigen Situationen freizuschaukeln.

Die **Zahlungssicherung von Export-See-Verladungen** erfolgt oftmals mit Hilfe von Original-Konnossementen. Konnossemente (Bill of Lading) sind Warenwertpapiere und handelbar. Wir senden Ihnen Original-Konnossemente nach erfolgter Verschiffung zur Ihrer Sicherheit grundsätzlich per Post-Einschreiben zu. Selbstverständlich können wir die Dokumente auch mit einem Kurierdienst versenden, wenn Sie uns hierzu schriftlich auffordern. Akkreditive oder die Zahlungsbedingung "Cash against Documents" verlangen in aller Regel, dass der Exporteur „3/3 Original Bill of Lading“ bei der deutschen Korrespondenzbank einreichen muss. Somit erhalten Sie von uns stets den vollen Satz Konnossemente. Bitte beachten Sie, dass, wenn es zu einem Verlust der Dokumente kommen sollte, die Reedereien einen zweiten Satz Original-Konnossemente in aller Regeln nur gegen Zeichnung eines Revers sowie zusätzlicher Vorlage einer Bankbürgschaft in Höhe von bis zu 150 Prozent oder mehr des Warenwertes über einen Zeitraum von zwei bis drei Jahren verlangen. Sofern Sie Original-Konnossemente direkt an Ihren Kunden in Übersee versenden, empfehlen wir Ihnen dringend, nur 2/3 Original-Konnossemente zu verschicken und 1/3 Original-Konnossement in Ihrem Gewahrsam zu behalten, damit Sie im Verlustfall die Möglichkeit haben, das dritte „Original Bill of Lading“ nachsenden zu können, denn für die Freistellung der Sendung in Übersee reicht im Allgemeinen die Vorlage eines „Original Bill of Lading“ (kassatorische Klausel).

Wie wichtig die **Wahl des richtigen Spediteurs und Logistikers** ist, hat die US-Regierung sicherlich wieder einmal am eigenen Leib erfahren. Schickten doch die USA eine Panzerabwehrrakete im Jahr 2014 für eine NATO-Übung nach Spanien. Die ungenutzte Rakete sollte dann wieder in die USA zurückgeführt werden, so der Gedanke, aber diese wurde beim Rücktransport über Paris in das falsche Flugzeug verladen und nach Havanna auf Kuba transportiert. Ob die USA wohl Erfolg haben, diese Rakete wieder zurückzuerhalten?

Die so genannten **Freistellungsaufträge für Kapitalerträge** werden nur dann von Ihrer Bank berücksichtigt, wenn sie mit der Steuer-ID versehen sind. Sonst erfolgt durch Ihre Bank die volle Besteuerung von Kapitalerträgen. Wir empfehlen Ihnen, Ihre Unterlagen zu überprüfen, um vor unangenehmen Überraschungen gefeit zu sein.

Wir kennen es alle: Man gibt in das Navigationssystem bestimmte Daten ein und hofft, das richtige Ziel zu finden. Die Geschichten über Fehlleitungen geistern durch die Presse und sollten von uns auch nicht weiter kommentiert werden. Da hilft für „alte Autofahrer“: Lernt wieder Kartenlesen! Es macht immer Spaß, einmal die **Straßenkarten** anzusehen, um unabhängig von den Launen der Technik zu sein.

**Spanien** gehört zu unseren Verkehrsrelationen, die wir seit gut 30 Jahren von Norddeutschland bedienen. So sind wir erfreut, dass die spanische Wirtschaftsleistung im vergangenen Jahr um über drei Prozent gewachsen ist. Das liegt im Wesentlichen an dem gestiegenen Konsum der Spanier. Zur Erinnerung: Unsere spanische Tochtergesellschaft CRETSCHMAR - NAVIS Española S.L. in Castellbisbal (Barcelona) mit eigenen Häusern in Irun und Madrid steht Ihnen neben Landverkehren auch für

See- und Lufttransporte jederzeit zur Verfügung. Wenden Sie sich zum Beispiel gern an Herrn Francisco Collado - E-Mail: francisco.collado@creschmar.es/Telefon: +34 (93) 7724 1 - 57.

Möge Ihnen nie der **Autoschlüssel** abhanden kommen und Sie den zweiten/Ersatzschlüssel nicht finden. Neue Ersatzschlüssel können Sie ein Vermögen kosten und die Prozedur ist auch nicht einfach. Die Versicherung sollte sofort informiert werden und nach übereinstimmender Empfehlung der Autohersteller kann es durchaus ratsam sein, die gesamte Schlüsselanlage auszutauschen. Die damit verbundenen Kosten sollen astronomisch sein. Da gilt nur eines, die Autoschlüssel wie einen besonderen Schatz zu hüten.

Bei Unfällen mit einem Firmenfahrzeug können logischerweise die Kosten des Unfalls als Betriebsausgabe geltend gemacht werden. Wie sieht es aber mit einem privaten Fahrzeug aus? Das Finanzamt hilft Ihnen bei Einsatz Ihres eigenen Fahrzeuges, die **Reparaturkosten als Werbungskosten** in die Steuererklärung aufzunehmen. Erfahrungsgemäß wird neben der Reparurrechnung auch der polizeiliche Unfallbericht gefordert. Aber nun kommt der Haken: Der Unfall muss sich auf der Fahrstrecke zum Arbeitsplatz oder auf der Rückfahrt von der Arbeit ereignet haben. Aber bitte nur die Folgen von Unfällen angeben, die sich auf der direkten Strecke zur und von der Arbeit ergeben haben.

Im nördlichsten Bundesstaat der USA, in **Alaska**, herrschen, was die Steuergesetzgebung angeht, wahrhaft paradiesische Zustände. Seit 40 Jahren gibt es dort keine Einkommen- oder Mehrwertsteuer. Grund hierfür war, dass man die Einwohnerzahl erhöhen wollte und zusätzliche attraktive Bedingungen suchte. Nachdem es einen Einbruch bei der Öl- und Gasförderung gibt, denkt man ernsthaft darüber nach, wieder eine Einkommensteuer einzuführen.

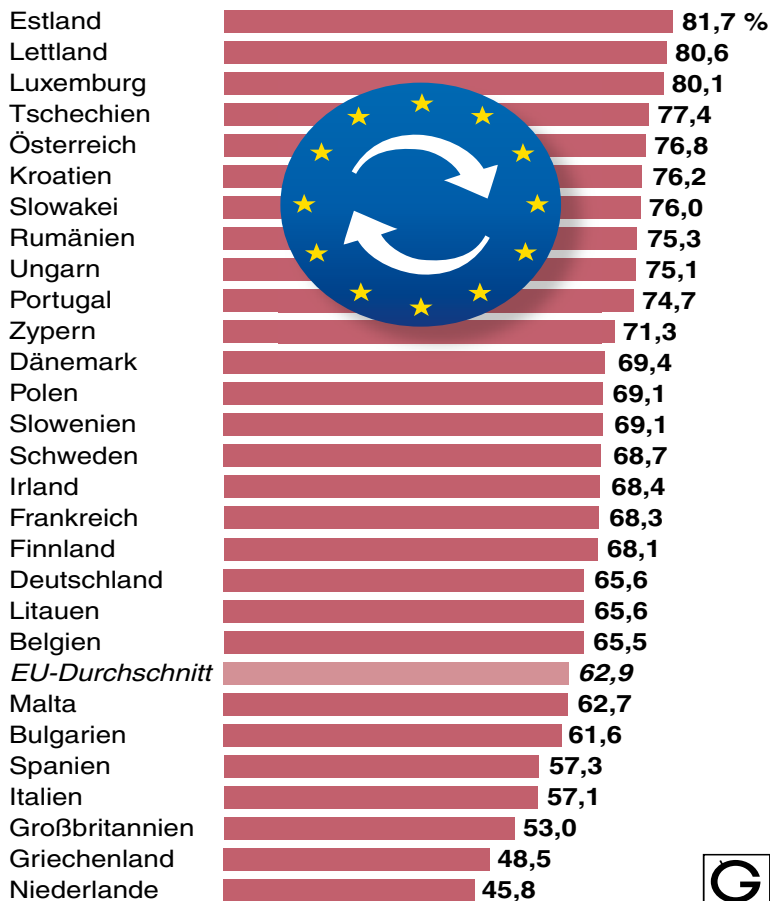
Das **Schengen-Abkommen** ist nicht nur für individuell reisende Touristen und die gesamte Transportbranche ein großer Vorteil, an den wir uns schon lange gewöhnt haben. Die jetzigen Grenzkontrollen führen im eigentlichen Transportablauf zu nicht zu unterschätzenden Verzögerungen und erhöhten Kosten. Selbst wenn ein Lkw nur eine halbe Stunde bei der Grenzkontrolle aufgehalten wird, schlägt sich dies nicht unerheblich in den Selbstkosten der Unternehmer nieder und bei den heute sehr oft vorgeschriebenen Ablieferterminen kann das zu unangenehmen Überraschungen führen. Dies gilt auch für Großbritannien, wo wir immer wieder durch spontane Einsätze der Grenzbehörden zur Bewältigung der Flüchtlingsprobleme Verzögerungen haben, die zu einer erheblichen Beeinflussung des gesamten Transportablaufs führen können.

Seit dem 1. Januar 2016 gibt es eine Neufassung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp). Mit den **ADSp 2016** liegt das praxisbewährte Bedingungsnetzwerk in einer modernisierten Fassung vor, die an die bestehende Gesetzeslage angepasst wurde und die neuere Rechtsprechung ebenso berücksichtigt wie aktuelle Entwicklungen in der speditionellen Praxis. Auch die Interessen der verladenden Wirtschaft wurden im neuen Bedingungsnetzwerk angemessen berücksichtigt. Die ADSp 2016 sind die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) aller deutschen Unternehmen der NAVIS-Gruppe und Sie können diese im Internet unter [www.navis-ag.com/agb](http://www.navis-ag.com/agb) einsehen.



## Importwaren: So wichtig sind die EU-Partner

So viel Prozent der Importe der EU-Länder kamen aus den EU-Partnerländern



Stand 2014

Quelle: Eurostat (2015)

© Globus 10778

Der Handel mit den EU-Partnern hat für viele Mitglieder der Gemeinschaft der 28 eine erhebliche Bedeutung. So stammen mehr als 80 Prozent der Importe Estlands, Letlands und Luxemburgs aus EU-Partnerländern. Im Durchschnitt der 28 Mitgliedstaaten kommt der Binnenhandel innerhalb der EU bei den Einfuhren auf einen Anteil von 62,9 Prozent. Allerdings zeigen sich zwischen den einzelnen EU-Mitgliedern erhebliche Unterschiede. Vor allem die kleineren Staaten beziehen überdurchschnittlich viele Waren und Dienstleistungen aus dem Binnenmarkt. Große Länder wie Frankreich, Deutschland, Spanien, Italien und Großbritannien treten dagegen deutlich schwächer als Nachfrager auf dem gemeinsamen Markt auf und unterhalten vergleichsweise intensivere Handelsbeziehungen zu Drittstaaten.

Denken wir bitte daran, dass **Brasilien** die letzten Änderungen der ISPM umsetzte, wonach **Holzverpackung** nicht mehr nachbehandelt werden kann. Nicht ordnungsgemäß behandelte Holzverpackung wäre mit einer Rückführung der Güter verbunden, die extrem teuer und mehr als kompliziert ist. Also bitte ausschließlich Verpackungs- und Stauholz verwenden, das den Anforderungen des ISPM 15 entspricht.

Mit herzlichen Grüßen aus Hamburg

Ihre

**NAVIS**

**Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft**



[www.navis-ag.com](http://www.navis-ag.com)