24. April 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

schon im Jahr 1875 schlossen sich führende Reedereien in **Konferenzen** zusammen, zu Beginn in der lukrativen Fahrt zum/vom Indischen Subkontinent. Es gab noch einige unabhängige Linien, sog. Outsider, die teilweise das Konferenzsystem in Frage stellten und mit niedrigeren Raten nicht unwesentlich in den Markt einbrachen. Sie stellten ein gewisses Regulativ dar. Die Konferenzen - wir denken besonders an die Far Eastern Freight Conference (FEFC) - versuchten in den letzten Jahrzehnten mit allen Mitteln, die Tätigkeit der Outsider zu bekämpfen und forderten, dass die Ablader oder Empfänger sog. Konferenzverträge unterzeichneten. Vertragspartner erhielten zwar keine günstigeren Raten, aber es war gang und gäbe, dass man sog. Sofortrabatte von rd. 9,5 % gewährte. Vorteile für die Ablader bestanden - und das sollte man nicht vergessen - auf einer relativen Raten- bzw. Seefrachtsicherheit und einer guten Abfahrtsfrequenz. Sie waren die Basis für konstante Raten und längerfristige Lieferverträge.

Die Europäische Union, die sich schon vorher mit anderen Interessenverbänden, sprich u. a. Kartellen, beschäftigte, gelangte zu der Überzeugung, dass Konferenzen monopolähnlich sind und verboten werden müssten. Die Diskussionen, besonders angeschoben aus den USA, zogen sich über Jahre hin und führten schließlich dazu, Konferenzen in der alten Form zum Oktober 2008 zu verbieten und nur noch sog. **Konsortien** zuzulassen. Daraus folgte, dass jede Reederei individuelle Raten offerieren musste.

Nun wissen wir, dass sich die internationale Schifffahrt jahrelang quälte und noch immer nicht zur Ruhe gekommen ist. Das führte langsam aber sicher dazu, dass sich eine Vielzahl von Großreedereien in Konsortien zusammenschloss, um die Linienfahrt in den Griff zu bekommen, die neuen Megaschiffe weltweit richtig disponieren zu können und gleichzeitig zu hoffen, dass mit steigenden Ladungsmengen die schwere Krise leichter zu überwinden ist und auskömmliche Raten erzielt werden können. Die großen Schiffe, so ab 20.000 TEU, bedürfen bis zur Indienststellung logischerweise einer jahrelangen Planung und Bauausführung. Es ist damit zu rechnen, dass bis 2020 die Zahl der Megaboxer verfünffacht wird. Diese Schiffe führen, wir berichteten bereits hierüber, zu einer gewaltigen Herausforderung bei den Terminals und auch für den Vor- und Nachlauf der einzelnen Container.
Sie werden sich fragen, was uns in den kommenden Monaten blüht. Die Planungen der Reedereien basieren logischerweise auf den Ladungsmengen, die insbesondere von und nach Fernost, aber auch nach Nordamerika definitiv zur Verfügung stehen. Die von den USA geforderten Strafzölle, so sie denn eingeführt werden, werden mit Sicherheit die Volumina nicht erhöhen.
Wir alle benötigen eine **Ratensicherheit**, um auch langfristige Verträge wirtschaftlich sinnvoll erfüllen zu können. Wir beobachten täglich den Markt, müssen aber feststellen, dass langfristige Raten nicht immer garantiert werden können.

Wir haben Ihnen mit einem Blick auf die Vergangenheit auch unsere Meinung zur jetzigen Situation vermittelt, was für unsere Freunde, die sich mit der Logistik beschäftigen, sicherlich von Interesse war.

In den letzten Wochen sind einige **gravierende Schwierigkeiten** in der Transportabwicklung festzustellen, die sich besonders im Verkehr mit den USA herauskristallisierten. Namhafte Reedereien zeichneten Bills of Lading, in denen der Nachlauf in den USA eingeschlossen war. Im Nachhinein stellten die Reedereien fest, dass es erhebliche Schwierigkeiten in der Weiterleitung in den USA gibt. Das sind einmal überforderte Inlandterminals, ein sehr geringes Angebot an LKW, jahreszeitliche Wettereinschränkungen und neue gesetzliche, strenge Vorschriften. So teilte ein Reeder mit, „Force Majeure“, also höhere Gewalt, zu erklären und versuchte, den Transportvertrag, der bis Haus Empfänger vereinbart wurde, in **Chicago** zu beenden und die bisherigen Bills of Lading in neue Bills of Lading mit Destination Chicago zur Verfügung zu stellen. NAVIS ist erfreulicherweise in den USA mit langjährigen Partnern der American Lamprecht gut vertreten und versucht, Schlimmeres zu vermeiden. Wahrscheinlich werden sich die Gerichte mit dieser Problematik zu beschäftigen haben.
Das alles, liebe Leserinnen und Leser, fordert Ihre Partner an den Seehäfen extrem. Sie werden der Tagespresse entnommen haben, dass vier Schiffe verunglückten. Zweimal gab es einen verheerenden Brand und im anderen Fall gelang ein Anlegemanöver mit einem anderen Schiff nicht. Soweit heute zu übersehen, haben die beteiligten Reeder Große Haverei erklärt. Jetzt wird es für die Ladungsbeteiligten „interessant“, denn selbst wenn zu einem späteren Zeitpunkt die Container ausgeliefert werden können, ist dieses von der Zeichnung von „Average Bonds / Average Guarantees“ abhängig. Das führt oft zum Unverständnis bei den Beteiligten und müsste erklärt werden. Als beteiligter Ablader oder Empfänger ist man nach jahrhundertealter Praxis verpflichtet, das „gemeinsame Interesse an der Sicherheit von Schiff und Ladung zu bewahren und in einer Gefahrengemeinschaft alle Kosten gemeinschaftlich zu tragen“.
Mit anderen Worten, jeder Ladungsbeteiligte hat sich an den Gesamtkosten zu beteiligen.
Zurück zur Realität: Eine Auslieferung der Ladung wird nur vorgenommen, wenn die Beteiligten einen Average Bond zeichnen. Deshalb, und wir weisen immer wieder darauf hin, ist es uneingeschränkt nötig, eine **Transportversicherung** abzuschließen, da anderenfalls dem Ladungsbeteiligten zusätzlich zu den wahrscheinlich erlittenen Schäden auch noch die erheblichen Kosten nach der großen Haverei drohen. Achten Sie bitte auch darauf, bei CIF-Geschäften die Versicherungspolice vom Lieferanten zu erhalten. Kein Weg führt daran vorbei, bei C&F-Orders die Transportversicherung einzudecken.

Unsere heutigen NAVIS NEWS mögen Ihnen echt auf den Keks gehen, aber wir halten es für unumgänglich, Ihnen diese Facts zu vermitteln.

Kommen wir zu einigen täglichen Dingen:
Zum Ersten Mal seit 1956 feierten wir den Ostersonntag wieder am 1. April. Weil **Ostern** zu den „beweglichen Feiertagen“ gehört, muss sich der Kalender anpassen. Das nächste Osterfest feiern wir erst relativ spät am 21. April 2019. Da können wir nur hoffen, dass wir in vielen Teilen Deutschlands besseres Wetter haben werden, denn das jetzige Osterfest brachte, wenigstens an der Ostseeküste, Schneemengen bis zu einem halben Meter, was die Freude an diesem Fest für viele Mitbürger dämmte.

Welcher **Sitzplatz in den Flugzeugen** angenehm ist, ist seit langem Gegenstand vieler Forschungen, selbst bedeutender Universitäten. Bisher hat man sich mehr oder weniger bei den Empfehlungen auf den Sitzreihenabstand konzentriert. Es gibt neue Studien, welcher Platz im Flugzeug am besten vor **Infektionen** schützt. Zusammengefasst ist festzustellen, dass die Flugdauer ein entscheidender Faktor für ein Übertragungsrisiko bedeutet. Aber - man sollte versuchen, am besten einen Fensterplatz zu ergattern, dann hat man wenigstens nur einen Sitznachbarn. Sicherlich viel Theorie, aber insgesamt kann man sagen, eine sorgfältige Handhygiene ist auch wichtig.

Wir arbeiten seit langem mit der Firma ITALSEMPIONE spa in Italien zusammen. Wir haben dort verständnisvolle Fachleute und die Dienste mit ihren Häusern in Arluno/Mailand, Modena und Padua kann jetzt auch mit der neuen Niederlassung in 39044 Egna - Neumarkt/Bozen ausgebaut werden.

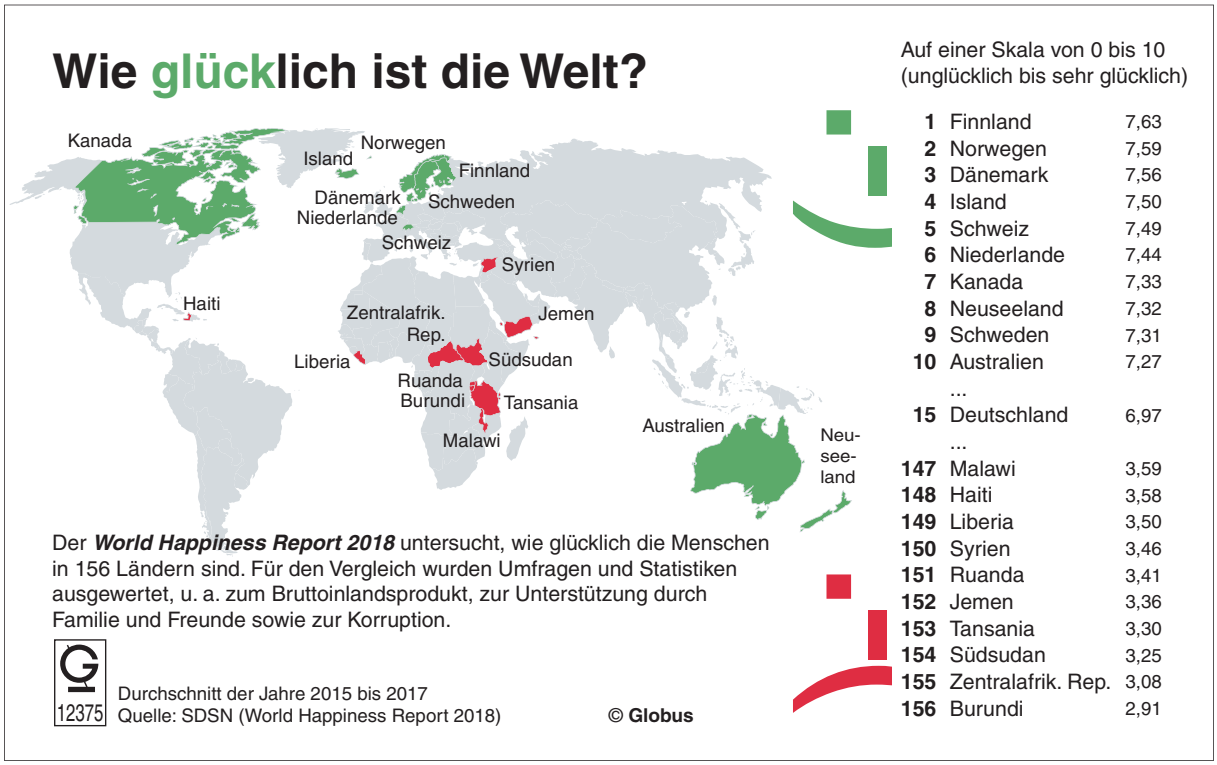
Viele Hobbyköche scheitern an **Zwiebeln**. Auch wenn sie es nicht zugeben wollen. In den USA wurde eine neuartige Zwiebel gezüchtet, die uns vor dem Augenbrennen bewahrt. Dabei soll sie wirklich nach Zwiebel schmecken und riechen und eher süßlich sein. Tests in US-Supermärkten laufen, aber es wird wohl noch ziemlich lange dauern, bis sie auch auf dem heimischen Markt zu erhalten sind.

Selbst Einladungen zu Tages- oder Abendveranstaltungen in Deutschland beinhalten **Dresscodes**. Dabei wissen wir, dass man selbst in feinen Restaurants ohne Krawatte kommen kann, aber gewisse Kleidungsempfehlungen sollten beachtet werden: BLACK TIE bedeutet Smoking, BUSINESS SUIT alle Anzüge, auch Kombinationen mit Blazer und Krawatte. Und die gelockerte Version ohne Krawattenzwang wird mit BUSINESS CASUAL bezeichnet. SMART CASUAL soll auch sportlich ohne Krawatte und bei Tagesveranstaltung sogar ein Polo-Hemd beinhalten. Und dann sind wir bei SOMMERLICH-ELEGANT, was nicht heißt, Sportbekleidung, T-Shirt und auf keinen Fall kurze Hosen beinhalten sollte. Und bei Veranstaltungen besonders im Alpenraum sollte man LÄDLICH-ELEGANT möglichst in Tracht erscheinen.

In diesem Sommer findet in Russland die **21. Fußball-Weltmeisterschaft** statt. Insgesamt haben sich 32 Nationalmannschaften für das Turnier qualifiziert, die 64 Spiele in viereinhalb Wochen austragen werden. Um hier einen Überblick behalten zu können, hat die NAVIS wieder einen WM-Planer gestalten lassen. Sollten Sie ein Exemplar wünschen, schreiben Sie eine E-Mail an WM2018@navis-ag.com oder bestellen Sie diesen auf unserer Internetseite, die zur Beginn der Aktion freigeschaltet wird: https://www.navis-ag.com/wm-planer/

Im Übrigen gibt es wieder einige **Feiertage**, die in ihrer Form kurios erscheinen:

17. April: Ehrentag der Fledermaus
19. April: Tag des Knoblauchs und der Banane
21. April: Großbritannien feiert den Tag des Tees
Und Sie werden es nicht glauben:
Am 23. April begeht man in den USA den National Cherry Cheesecake Day.



Der Norden ist am glücklichsten

Finnland ist das glücklichste Land der Welt. Das geht aus dem World Happiness Report 2018 hervor, in dem internationale Forscher die Zufriedenheit in 156 Ländern untersucht haben. Damit eroberte das skandinavische Land den Spitzenplatz und löste Norwegen ab, das im Jahr zuvor den ersten Platz belegt hatte. Aber das Spitzenfeld liegt sehr dicht beieinander. Mit sehr geringem Abstand folgen Norwegen, Dänemark und Island. Es ist also nicht verwunderlich, wenn sich die Reihenfolge der glücklichsten Länder jedes Jahr ein wenig verschiebt. Die Studie verbindet Länderstatistiken mit Befragungen der Bevölkerung. So fließen unter anderem das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf und die durchschnittliche Lebenserwartung in den Vergleich ein, aber auch die gefühlte Unterstützung aus dem eigenen sozialen Umfeld und das Vertrauen in die Regierung und Unternehmen hinsichtlich Korruption. Die Top-Länder punkten in allen Hauptfaktoren, die das Glücklichsein beeinflussen: Fürsorge, Freiheit, Großzügigkeit, Ehrlichkeit, Einkommen und gute Regierungsführung. Deutschland landet im aktuellen Weltglücksbericht auf Platz 15. Sieben der zehn Länder mit dem geringsten Glücksgefühl liegen in Afrika.

Wir hoffen, dass Ihnen unsere kleine Lektüre gefallen hat und wünschen Ihnen einen schönen Frühling und alles Gute.

Ihre

NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft
www.navis-ag.com

www.navis-ag.com

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