

LUFT UND SEEFRACHT 1x1



Inhalt

1	Luftfracht	3	2	Seefracht	12
1.1	Welche Dokumente werden für den Export benötigt?	4	2.1	Welche Dokumente werden benötigt?	12
1.2	Welche Dokumente werden für den Import benötigt?	5	2.2	Konnossement-Arten	14
1.3	Welche Transport- und Ladebestimmungen gibt es?	6	2.3	Was ist ein Container?	14
1.4	Paletten und Container – Die Standardgrößen im Überblick	7	2.4	Die gängigsten Containerarten	15
1.5	Tarife für Luftfracht	8	2.5	Varianten des Seetransports	16
1.6	Wohin ist ein Unfrei-Versand möglich?	8	2.6	Gefahrgut im Seeverkehr	16
1.7	Welche Zahlungswege sind sicher?	8	2.7	Fachbegriffe zur Seefracht	17
1.8	Gefahrgut im Luftverkehr	8	3	Allgemeines	18
1.9	Fachbegriffe zur Luftfracht	10	3.1	Incoterms – Regeln für den internationalen Warenhandel	18
1.10	Fluglinien – Abkürzungen und Codes	11	3.2	Versicherungspflicht, Gefahr- und Kostenübernahme nach den Incoterms	19
			3.3	Internationales Transportrecht – Haftung des Beförderers	20
			3.4	Umrechnungstabelle für Luft- und Seefracht	22

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftlicher Genehmigung der Gebrüder Weiss GmbH reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

LUFT UND SEEFRACHT

Jemandem vertrauen kann man nur, wenn man weiß, dass er Erfahrung hat und seine Sache wirklich beherrscht. Als globaler Full-Service-Logistiker verfügt Gebrüder Weiss über dieses nötige Know-how. Wir sind zuverlässige Ansprechpartner im Luft- und Seefrachtbereich – weltweit. Deshalb ist Ihre Sendung auch auf langen Distanzen bei uns in den besten Händen: Mithilfe modernster Systeme kümmern sich gut ausgebildete und verlässliche Mitarbeiter rund um die Uhr darum, dass Ihre Ware sicher, kosteneffizient und pünktlich ihr Ziel erreicht. Engagement, Kompetenz und persönlicher Einsatz werden bei uns großgeschrieben.



1 LUFTFRACHT

Luftfracht muss schnell sein – aber was nützt die schnellste Verbindung zwischen zwei Orten, wenn es bei Abflug oder Ankunft unnötige Verzögerungen durch falsche oder fehlende Papiere gibt? Damit genau das nicht passiert, gibt es folgende Punkte zu beachten:

1.1 Welche Dokumente werden für den Export benötigt?

Generell benötigte Papiere

Speditionsauftrag/Versandverfügung

Absender, Empfänger (Telefonnummer und Ansprechpartner), Inhalt, Lieferkonditionen, Anzahl der Packstücke, Gewicht und eventuell Versandvorschrift.

Rechnungen

Handels- oder Proforma-Rechnung mit Wert für alle angeführten Güter, auch bei Waren, die kostenlos oder auf Garantie geliefert werden. Eine Proforma-Rechnung muss jedoch unbedingt den Wert aufweisen, der dem tatsächlichen Handelswert entspricht.

Innergemeinschaftliche Lieferungen (EU)

Für innergemeinschaftliche Lieferungen (innerhalb der EU) genügt eine Rechnung, Lieferschein oder Packliste mit folgenden Daten: Absender, Empfänger, Inhalt, Lieferkondition, Anzahl der Packstücke, Gewicht.

Außergemeinschaftliche Lieferungen

Ausfuhrerklärung (EX 1)

Einheitspapier (EU) zur Zollabfertigung für Güter gemäß gesetzlicher Bestimmungen (ausgenommen Fleisch, Wurst etc.). Kann auch von Gebrüder Weiss erstellt werden.

Akkreditiv-Kopie (L/C)

Wird benötigt, falls Sie per „Letter of Credit“ verkaufen, um die Transportdokumente den Bedingungen entsprechend ausstellen zu können.

Ausfuhrgenehmigung

Falls erforderlich (unser Zolldienst gibt gerne Auskunft, ob notwendig).

Wooden Packing Declaration

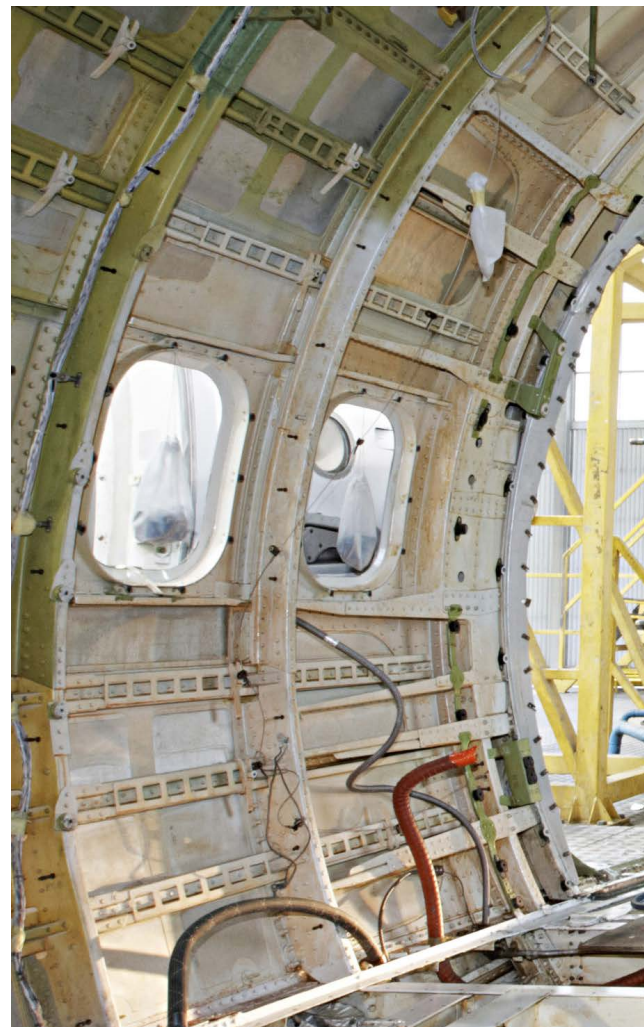
Für den Import in viele Länder müssen Holzverpackungen (Paletten, Verschläge, Kisten) zwingend nachweislich dem ISPM-Nr.-15-Standard für Verpackungsholz entsprechen. Ihr lokales Air & Sea-Büro hält weitere Informationen für Sie bereit.

Non Wooden Packing Declaration

Wenn Ihre Waren nicht auf Holzpaletten oder in Holzverschlägen geliefert werden, genügt eine Erklärung auf der Handels- oder Proforma-Rechnung, dass die Verpackung kein Holz enthält. Gerne besorgen wir für Sie holzfreie Paletten.

Andere Dokumente

Wie tierärztliche Zeugnisse, Gefahrgut-Deklarationen etc. Rufen Sie uns an, wir informieren Sie gerne darüber.



1.2 Welche Dokumente werden für den Import benötigt?

Importdokumente

Im Allgemeinen genügen eine Handelsrechnung (eventuell auch B/L- oder Awb-Kopie) und eine Packliste als Begleitpapiere einer Luftfrachtsendung. Oftmals kann eine rasche Zollabfertigung aber nur dann gewährleistet werden, wenn die dafür erforderlichen Zolldokumente der Ware bereits beigelegt sind. Das spart nicht nur Zeit, sondern auch Geld. Daher sollte vor dem Import sorgfältig geprüft werden, welche Dokumente zolltechnisch unbedingt notwendig sind, um gegebenenfalls vergünstigte Zollsätze in Anspruch nehmen zu können. Über die jeweils gültigen Bestimmungen kann Ihnen der Gebrüder Weiss-Zollspezialist anhand von Länderlisten und Zolltarifunterlagen jederzeit Auskunft erteilen.

Import von Bekleidung

Werden Textilien und Bekleidung eingeführt, ist darauf zu achten, dass ab einem bestimmten Zollwert ein Ursprungszeugnis für diese Waren vorgelegt werden muss. Manche Waren dürfen generell nicht eingeführt werden. Für die Einfuhr von Textilwaren aus bestimmten Ländern ist auch eine Einfuhrgenehmigung erforderlich. Meist kann die Einfuhrgenehmigung schon vor Eintreffen der Sendung beantragt werden, wenn Sie die richtigen Dokumente von Ihrem Lieferanten rechtzeitig anfordern. Welche Dokumente notwendig sind, richtet sich nach dem jeweiligen Ursprungs- und Handelsland.



1.3 Welche Transport- und Ladebestimmungen gibt es?

Customs Airports (für Sendungen außerhalb der EU)

Auch eine Luftfrachtsendung muss den Zollbestimmungen des Abgangs- und des Ankunftslandes entsprechen. Aus diesem Grund dürfen Luftfrachtsendungen nur von (bzw. nach) Flughäfen geschickt werden, die die notwendige Zollabfertigung ermöglichen, den sogenannten „Customs Airports“. Gerne geben wir Ihnen im Zweifelsfall Auskunft, ob der nächstgelegene Flughafen Ihres Lieferanten oder Absenders ein „Customs Airport“ ist.

„Weltweit in den besten Händen.“

Ladbarkeit

Es gibt je nach Flugzeugtyp und Destination Limits in Bezug auf Dimensionen und Bruttogewicht des einzelnen Packstücks. Bei größeren Packstücken kommt es manchmal auf den Zentimeter an, ob die Ware in dem betreffenden Flugzeug verladbar ist oder nicht. Dies hängt zwar hauptsächlich von der Höhe ab, doch auch die Breite und Länge können den Transport mit einem bestimmten Flugzeugtyp undurchführbar machen.

Als Hilfestellung die maximal ladbare Höhe (sofern Länge und Breite dies ermöglichen) bei einigen gängigen Flugzeugtypen

Maximal ladbare Höhen per Flugzeugtype

Airbus 310, 330, 340, 380	160 cm
Airbus 320	114 cm
Boeing 737	86 cm
Boeing 747F (Frachtmaschine)	300 cm
Boeing 777F (Frachtmaschine)	300 cm
MD 80	70 cm
MD 11F (Frachtmaschine)	250 cm

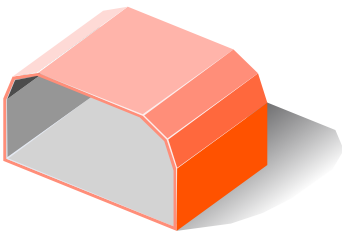
Generelle Empfehlung

innerhalb Europas max.	70 cm
nach Übersee max.	160 cm



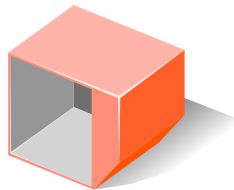
1.4 Paletten und Container – Die Standardgrößen im Überblick

Alle Fluglinien benützen bei Großraumjets genormte Lademittel wie Luftfrachtpaletten oder Container. Manche Fluglinien haben für Spezialtransporte eigene Container zur Verfügung (z. B. für hängende Bekleidung, Kühlgüter, lebende Tiere etc.).



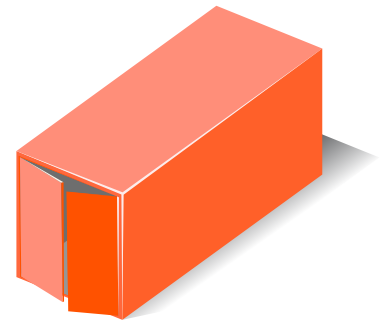
LD 7-Container

ca. Innenmaße (L x B x H)
306 x 200 x 153 cm



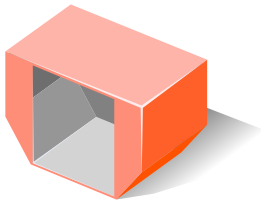
LD 3-Container

ca. Innenmaße (L x B x H)
146 x 144 x 160 cm



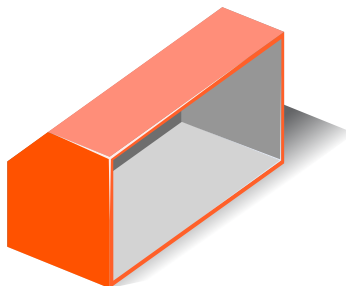
LD 9-Kühl-Container

ca. Innenmaße (L x B x H)
303 x 210 x 145 cm



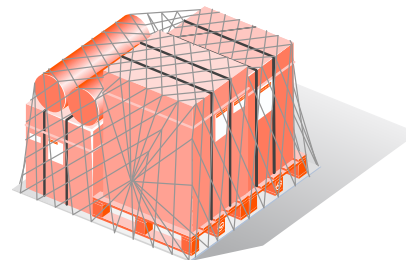
AKH-Container

ca. Innenmaße (L x B x H)
146 x 144 x 111 cm



AMJ-Container

ca. Innenmaße (L x B x H)
300 x 228 x 240 cm



10 ft. Palette (PMC)

ca. Basismaße (L x B)
318 x 244 cm
ca. Innenmaße (L x B)
304 x 230 cm

1.5 Tarife für Luftfracht

Preise (Luftfracht-Raten) werden immer per kg/6 dm³ angeboten. Man kann es auch Volumenverhältnis 1:6 oder 1 m³ = 167 kg nennen. Das heißt, Sie bezahlen entweder das Gewicht oder den benötigten Platz für den Transport Ihrer Sendung.

Die Berechnung, ob Sie das Gewicht oder den Platz bezahlen, basiert auf folgender Gleichung:

$$\frac{\text{Länge} \times \text{Breite} \times \text{Höhe [cm]}}{6.000} = \text{Volumengewicht [kg]}$$

Beispiel 1

Sie versenden 1 Kiste mit 80 kg und den Maßen 50 x 50 x 50 cm. Sie multiplizieren:
50 x 50 x 50 cm = 125.000 cm³
Sie dividieren:
125.000 cm³ : 6.000 = 20,83 kg Volumengewicht.

Da das tatsächliche Gewicht mit 80 kg höher ist als das Volumengewicht (20,83 kg), werden die 80 kg als frachtpflichtiges Gewicht verrechnet.

Beispiel 2

Sie versenden 8 Kartons mit einem Gesamtgewicht von 45 kg. Alle Kartons sind gleich groß (60 x 40 x 20 cm je Karton).
Sie multiplizieren:
8 Kartons x 60 x 40 x 20 cm = 384.000 cm³.
Sie dividieren:
384.000 cm³ : 6.000 = 64 kg Volumengewicht.

Da das Volumengewicht über dem aktuellen Gewicht liegt, werden 64 kg als frachtpflichtiges Gewicht verrechnet.

1.6 Wohin ist ein Unfrei-Versand möglich?

Die I.A.T.A. (International Air Transport Association) hat festgelegt, in welche Länder Transporte auch UNFREI von den Fluglinien akzeptiert werden können. Aufgrund der instabilen politischen und wirtschaftlichen Situationen in vielen Ländern können diese Angaben jederzeit abgeändert werden. Nähere Informationen dazu erhalten Sie in Ihrem lokalen Gebrüder Weiss-Büro.

1.7 Welche Zahlungswege sind sicher?

Wenn Sie Waren exportieren, ist es in vielen Fällen notwendig, neben dem sicheren Transport auch eine sichere Zahlungsweise zu gewährleisten. Gebrüder Weiss berät Sie gerne ausführlich, wie Sie sicher zu Ihrem Geld kommen.

Die wichtigsten Möglichkeiten im Überblick:

- L/C (Letter of Credit, Akkreditiv)
- CAD (Cash Against Documents, ähnlich dem Akkreditiv)
- COD (Cash On Delivery, Nachnahmesendung)

Dank dem weltweiten Partnernetz von Gebrüder Weiss Air & Sea ist der Nachnahmeversand in fast jedes Land der Welt möglich. Nähere Informationen erhalten Sie von unseren Air & Sea-Spezialisten.

Vermerken Sie besondere Zahlungsabwicklungen unbedingt auf dem Speditionsauftrag und geben Sie Begleitpapiere mit (L/C-Kopien, Bank- und Notify-Adressen etc.). Nur so ist gewährleistet, dass die Transportdokumente entsprechend konform ausgestellt werden können.

1.8 Gefahrgut im Luftverkehr

So wie bei Lkw- und Seefrachttransporten gibt es auch bei der Luftfracht verbindliche Bestimmungen, die eingehalten werden müssen. Was aber ist Gefahrgut?

Es wird oft übersehen, dass in kompletten Geräten Gefahrgüter eingebaut sind (Batterien, Gas-kartuschen etc.) oder dass die Werbeabteilung ein kleines Paket mit Gefahrgut (z. B. Werbefeuerzeuge, Streichhölzer, Kleber etc.) beilegt. Auch manche Kosmetika zählen zum Gefahrgut. Und das kann ernste Folgen haben:

Denn sollte es bedingt durch nicht oder falsch deklariertes Gefahrgut zu einem Unfall kommen, ist in der Luftfracht ausschließlich der Absender für den entstandenen Schaden haftbar.



Sie müssen also über den genauen Inhalt Ihrer Sendung Bescheid wissen!

Alle Gefahrgüter müssen deklariert werden (Formular: Shippers Declaration for Dangerous Goods) und den Vorschriften entsprechend verpackt sein.

Die „Shippers Declaration for Dangerous Goods“ enthält alle wichtigen Angaben zum Produkt, die vorgeschriebene Verpackung, die UN-Nummer (Gefahrgut-Kennnummer des Produkts) und muss vom Absender unterschrieben sein.

Um Gefahrgut zu deklarieren, benötigen Sie gewisse Details, z. B.:

- bei brennbaren Produkten den Flammpunkt
- bei giftigen Produkten den LD 50-Wert
- bei ätzenden Produkten die Nekrosezeit

Gebrüder Weiss hat mehrere Spezialisten, die Ihnen genaue Auskunft über die Gefahrgutvorschriften („Dangerous Goods Regulations“) geben können.

Es gibt laufend Änderungen der Vorschriften, beispielsweise bzgl. der Unbedenklichkeitserklärung oder dem bekannten Versender. Um sicherzugehen, dass Ihre Dokumente den aktuellsten Vorschriften entsprechen, fragen Sie Ihren Air & Sea-Experten.

Sicherheitsbestimmungen in der Luftfracht

Für Exportsendungen ist gemäß einer EU-Verordnung derzeit eine schriftliche Sicherheitserklärung zur Anerkennung des Status als „Bekannter Versender“ erforderlich. (Aktuelle EU-Verordnungen sind zu beachten. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen können sich ändern). Für aktuelle Informationen kontaktieren Sie bitte Ihr lokales Air & Sea-Büro.

1.9 Fachbegriffe zur Luftfracht

3 Letter Code

3-Buchstaben-Abkürzung des Flughafens (z. B. JFK)

Air Freight Forwarder

Luftfracht-Spediteur

Airline

Fluglinie

Airwaybill (AWB)

Luftfrachtbrief

AMS

Abk. für Automated Manifest System = Automatisierte Informationen für die Zollbehörden

Belly

Flugzeug-Laderaum unterhalb des Passagierdecks

Black List

Bestätigung der Fluglinie, meist von arabischen Kunden im Akkreditiv gefordert

Black List Airlines

Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der EU eine Betriebsuntersagung ergangen ist

Bonded Warehouse

Zolllager

Carrier

Fluglinie

Charter

Gemietetes Flugzeug oder gemieteter Frachtraum

Consolidated Air Freight

Sammelluftfracht

Customs Broker

Zollagent

Customs Airport

Zollflughafen

Dangerous Goods

Gefahrgut

Check-in

Übergeben der Ware und der Transportdokumente an die Fluglinie

ECS

Export Control System

Embargo

Vorübergehendes Verbot, Sendungen zu einem bestimmten Ort bzw. Land zu versenden

ENS

Elektronische Summarische Voranmeldung

Fuel Surcharge (FSC)

Variabler Treibstoffzuschlag der Fluglinien

House-Airwaybill (HAWB)

Luftfrachtbrief des Spediteurs (wird bei Sammel-Sendungen verwendet)

I.A.T.A

International Air Transport Association – Intern. Dachorganisation für die gesamte Luftfahrt

ICS

Import Control System

Lower Deck

Frachtraum unter dem Passagierdeck

Main Deck

Hauptdeck in Frachtflugzeugen oder in Mixed Version-Flugzeugen

Master-Airwaybill (MAWB)

Sammelluftfrachtbrief von Spediteur zu Spediteur (Consolidation) oder wenn der Letter of Credit dies verlangt

Mixed Version

Flugzeug mit geteiltem „Main Deck“ für Passagiere und Fracht

Pallet Station

Palettenstation zum Abfertigen von Flugpaletten

Prefix

Die ersten 3 Ziffern = Abk. für die jeweilige Fluglinie auf den Fracht-/Passage-Dokumenten (z. B. AWB 020-... = Lufthansa)

Regulated Agent

Reglementierter Beauftragter

Road Feeder Service

(RFS) Fluglinien-Ersatzverkehr mittels Lkw

Routing

Transportweg der Fracht (z. B. über diverse Umlade-Flughäfen)

Routing Order

Genereller Auftrag an einen bestimmten Geschäftspartner, seine Sendungen zu den mit Gebrüder Weiss vereinbarten Tarifen und Services zu versenden

ULD (Unit Load Devices)

Verschiedene Lademittel im Luftfracht-Transport

UN-Nummer

Diese vierstellige Nummer, auch Stoffnummer genannt, ist eine Kennnummer, die für alle gefährlichen Stoffe und Güter (Gefahrgut) festgelegt wurde

Volume Weight

Volumengewicht, bei sperriger Ware

Warsaw Convention Montreal Convention Internationale

Abkommen über den Luftfrachttransport (regelt auch die Haftungen)

War Risc Surcharge (WSC) oder Security Surcharge (SSC)

Kriegs- bzw. Sicherheitszuschlag der Fluglinien, der seit dem 11. September 2001 erhöhte Versicherungskosten abdeckt

1.10 Fluglinien – Abkürzungen und Codes

Jede Fluglinie bekommt von der I.A.T.A. (Int. Air Transport Association) einen Code, bestehend aus einer 3-stelligen Zahlen-Kombination (PREFIX) sowie einer 2-Buchstaben-Abkürzung, zugewiesen.

Diese Codes finden Sie bei allen Dokumenten, die im Luftverkehr zur Anwendung kommen (z. B. Airwaybill- oder Ticketnummern beginnen mit diesen Codes).

SU	555	Aeroflot Russian Airlines	KE	180	Korean Air
AR	044	Aerolinas Argentinas	KL	074	K.L.M.
AC	014	Air Canada	LH	020	Lufthansa
AF	057	Air France	MH	232	Malaysian Airlines
AI	098	Air India	MP	129	Martinair
AA	001	American Airlines	KZ	933	Nippon Cargo Airlines
BA	125	British Airways	NW	012	Northwest Airlines
CV	172	Cargolux	OA	050	Olympic Airways
CX	160	Cathay Pacific	PK	214	Pakistan Airlines
CI	297	China Airlines	RJ	512	Royal Jordanian
DL	006	Delta Air	SV	065	Saudi Arabian Airlines
LY	114	EL AL	SQ	618	Singapore Airlines
BR	695	Eva Air	SA	083	South African Airways
AY	105	Finnair	LX	724	Swiss Int. Air Lines Ltd.
GA	126	Garuda Indonesia	SK	117	S.A.S.
IB	075	Iberia	TG	217	Thai Airways
IR	096	Iran Air	TP	047	TAP Air Portugal
JL	131	Japan Airlines	UA	016	United Airlines



2 SEEFRACHT

2.1 Welche Dokumente werden benötigt?

Seefracht ist sicher der langsamste Transportweg, aber dafür der billigste. Wie bei allen anderen Transportarten sind auch bei der Seefracht entsprechende Dokumente für die Transportabwicklung notwendig:

a) Exportdokumente

Generell benötigte Dokumente

Speditionsauftrag/Versandverfügung

Mit Angabe von Empfänger, Lieferkondition, Sendungsdaten (Inhalt, Anzahl der Packstücke, Gewicht, Abmessungen, warenspezifische Angaben), letzter Verschiffungstermin, sonstige wichtige Informationen bezüglich Transportvorschriften.

Rechnung

Handels- oder Proforma-Rechnung mit Wert für alle angeführten Güter, auch bei Waren, die kostenlos oder auf Garantie geliefert werden.

Ausfuhrerklärung/Einheitspapier (EU)

Eine Ausfuhranmeldung muss bei Ausfuhr von Waren aus der Europäischen Union in elektronischer Form abgegeben werden.

Bedingt nötige Dokumente

Akkreditiv-Kopie

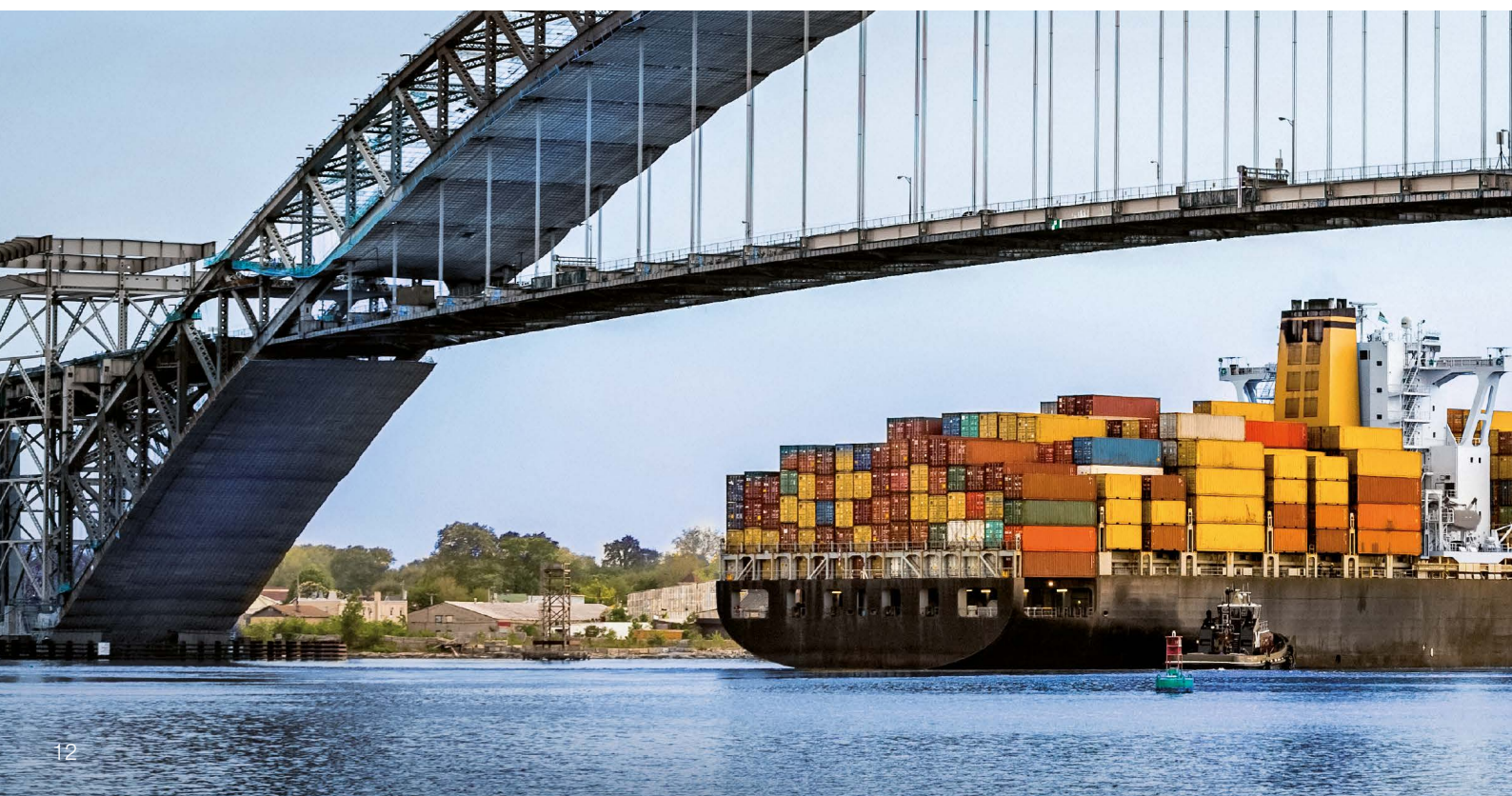
Nötig, wenn Sie per „Letter of Credit“ verkaufen, um die Transportdokumente den Bedingungen entsprechend ausstellen zu können. Die Akkreditiv-Kopie so früh als möglich, am besten bereits in der Anfragephase, jedenfalls bei Auftragserteilung an den Spediteur übermitteln.

Ausfuhrbewilligung

Ob diese Bewilligung erforderlich ist, hängt von der Art der Ware und dem Bestimmungsland ab. Für Rückfragen steht unser Zollservice gerne zur Verfügung.

Wooden Packing Declaration

Für den Import in viele Länder müssen Holzverpackungen (Paletten, Verschläge, Kisten) zwingend nachweislich dem ISPM-Nr.-15-Standard für Verpackungsholz entsprechen.



Andere Dokumente

Wie tierärztliche Zeugnisse, Gefahrgut-Deklarationen etc.

b) Importdokumente

Generell empfehlen wir, dass eine Handelsrechnung und/oder eine Packliste der Sendung beigelegt wird. Dadurch können eventuelle Unklarheiten bereits während des Transportes (z. B. bei Umschlag im Hafen) frühzeitig und ohne Zeitverzögerung beseitigt werden.

B/L (Konnossement)

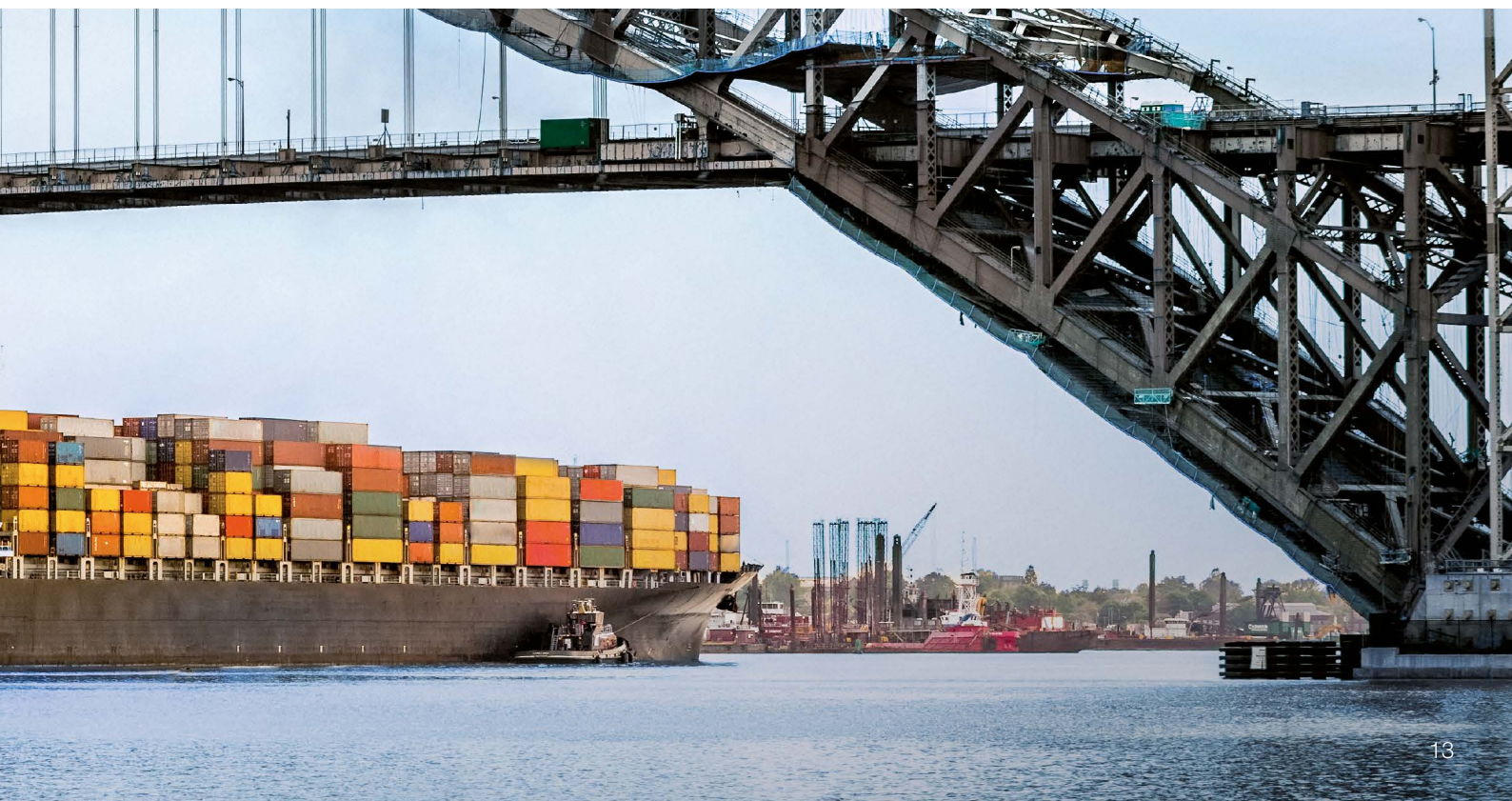
Bill of Lading (Transportdokument, ausweisend den Seetransport von Abgangsort bis Bestimmungsort bzw. Verladehafen bis Bestimmungshafen) = durch Indossament übertragbares Traditionspapier, wenn „to order“ bzw. „to order benannter consignee“ ausgestellt.

Dokumente zur Verzollung

Handelsrechnung zweifach, eventuell Vidierung, Packliste, Ursprungszeugnis – bei Waren aus präferenzberechtigten Ländern sollte unbedingt ein Präferenz-Ursprungszeugnis vorliegen, da sich dadurch der Zollsatz verringern kann!

Import von einfuhrbewilligungspflichtigen Waren

Der Import von bestimmten Waren (z. B. Bekleidung) unterliegt teilweise strengen Bestimmungen. Dabei ist in vielen Fällen eine Einfuhrbewilligung erforderlich. Welche Dokumente zur Erlangung einer Einfuhrbewilligung erforderlich sind, richtet sich nach dem jeweiligen Ursprungs- oder Handelsland. Meist kann die Einfuhrbewilligung schon vor Eintreffen der Sendung beantragt werden, wenn Sie die notwendigen Dokumente von Ihrem Lieferanten rechtzeitig anfordern.



2.2 Konnossement-Arten

Das Transportdokument (Konnossement oder B/L Bill of Lading) dient als:

- Bestätigung, dass die Sendung durch den Verfrachter übernommen wurde
- Bestätigung über den Frachtvertrag
- Begebbares Wertpapier (Traditionspapier)

Konnossement-Bedingungen

Auf einer Seite dieses Dokuments sind die Bedingungen des Carriers vermerkt, in dessen Namen das Konnossement ausgestellt wird. Die Angaben über Shipper, Consignee, Warenbeschreibung etc. werden auf der anderen Seite eingetragen. Üblicherweise wird von Banken im Akkreditiv ein „shipped on board“ Bill of Lading verlangt.

Folgende Daten muss ein Konnossement enthalten

- Name des Verfrachters
- Name des Versenders (kann auch Spediteur sein)
- Name des Schiffes
- Name des Empfängers
- Beladehafen
- Bestimmungshafen
- Ladungsangaben
- Prepaid oder Collect
- Ort und Tag der Ausstellung
- Delivery Agent
- Anzahl der ausgestellten Originale
- On-Board-Vermerk

Port-Port Bill of Lading

Von Verladehafen (port of loading) zu Bestimmungshafen (port of discharge).

Multimodal Combined Transport Bill of Lading

Von benanntem Beladeort (place of receipt) zu benanntem Bestimmungsort (place of delivery).

FIATA-B/L

Ist ein Multimodal Combined Transport Bill of Lading, das in der Regel von Spediteuren ausgestellt wird.

Indossant

Ist jener, der ein durch Indossament übertragbares Papier indossiert und damit die Rechte aus dem Wertpapier auf einen anderen überträgt.

Indossament

Wie im Wechselverkehr ist auch eine Indossierung der Konnossemente erforderlich, um die Rechte aus dem B/L auf Dritte zu übertragen bzw. um den Auslieferungsanspruch gegenüber dem Carrier geltend zu machen. Ein weiteres Indossament hat der Empfänger zu leisten, um die Ladung vom Carrier zur Auslieferung freistellen zu lassen.

2.3 Was ist ein Container?

Im Grunde wird hier das Prinzip der Fließbandproduktion auf das Transportwesen angewandt. Das Entscheidende dabei ist die Standardisierung. Die genormten Container sind daher auf verschiedenen Transportmitteln einsetzbar. Die Größe eines Containers ist an den Erfordernissen des Straßen-, Eisenbahn- oder Seetransportes orientiert.

Der Container gilt als Ladehilfsmittel.



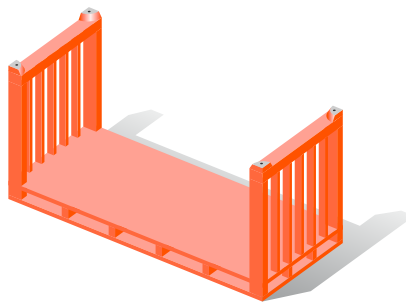
2.4 Die gängigsten Containerarten

Hierbei handelt es sich um Richtwerte.



20' bzw. 40' Box-Container

Türhöhe beachten (durchschnittlich 2,25 m, fallweise nur 2,10 m), geeignet für normale Ladung, ca. Innenmaße (L x B x H):
 20' = 5,90 x 2,35 x 2,35 m = 32,58 m³
 40' = 12,00 x 2,35 x 2,35 m = 66,27 m³



20' bzw. 40' Flatrack

Speziell für voluminöse bzw. überbreite Ladungen, ca. Maße (L x B x H):
 20' = 5,90 x 2,40 x 2,25 m
 40' = 12,00 x 2,40 x 2,25 m



20' bzw. 40' Open Top-Container

Mit abnehmbarer Plane, speziell für hohe Ladungen, Beladung von oben möglich
 ca. Innenmaße (L x B x H)
 20' = 5,90 x 2,35 x 2,35 m = 32,58 m³
 40' = 12,00 x 2,35 x 2,35 m = 66,27 m³
 in gauge = Open Top, ohne Überhöhe
 out of gauge = Open Top, mit Überhöhe



20' bzw. 40' Kühl-Container

Speziell für temperaturempfindliche Waren, ca. Innenmaße (L x B x H):
 20' = 5,45 x 2,26 x 2,25 m = 27,7 m³
 40' = 11,55 x 2,27 x 2,20 m = 57,8 m³
 ca. Türhöhe (B x H)
 20' = 2,26 m x 2,20 m
 40' = 2,27 m x 2,17 m



40' High Cube-Container

Speziell für leichte und voluminöse Waren, ca. Innenmaße (L x B x H)
 40' = 12,00 x 2,35 x 2,69 m = 75,86 m³
 ca. Türhöhe (B x H)
 40' = 2,34 m x 2,59 m

Weitere Container-Typen

Bulk-Container

Speziell für Schüttgut, wie z. B. Getreide etc.

Tank-Container

Speziell für Flüssigkeiten. Ausgewählte Container werden ausschließlich für den Transport von Lebensmitteln eingesetzt.

Ventilierter Container

Speziell für Ladung, die belüftet werden muss.

2.5 Varianten des Seetransports

LCL (Less than container load)

Bei LCL-Sendungen (auch Stückgut genannt) ist das Volumen und/oder das Gewicht der einzelnen Sendungen zu gering, um einen kompletten Container zu füllen. In der Praxis werden daher mehrere LCL-Sendungen (auch unterschiedlicher Versender, jedoch mit gleichem Bestimmungshafen) im Verschiffungshafen in einen Container zusammengeladen (= Sammelcontainer).

FCL (Full container load)

Komplette Container werden geladen, wenn z. B.:

- das Volumen und das Gewicht der Sendung entsprechend groß sind, sodass der Transport in einem exklusiven Container wirtschaftlich ist
- die Beschaffenheit der Ware bzw. die erforderliche Ladungssicherung die Verwendung eines exklusiven Containers erfordern
- ein Zusammenladen mit anderen Waren verboten ist.

Für Beladung und Ladungssicherung eines Containers ist der Versender verantwortlich.

Viele Reedereien haben europaweit sogenannte Inland-Container-Depots, die außerhalb der Häfen und meist in der Nähe wichtiger Wirtschaftszentren liegen. Dort werden die jeweiligen Leer-Container zwischengelagert, um bei Bedarf kostengünstiger und schneller für die Beladung zur Verfügung gestellt zu werden. Standard- oder Box-Container sind in der Regel in diesen Depots verfügbar bzw. können dort leer deponiert werden. Spezialequipment, wie z. B. Open Top-Container oder Kühl-Container, müssen meistens vom Hafen leer vorgeholt werden. Dafür ist eine entsprechende Vordispositionszeit einzurechnen.

Zu beachten ist, dass es bestimmte Reedereien gibt, die die Bereitstellung/Rückführung nicht in jedem Inlandsdepot akzeptieren. Fragen Sie Ihren Gebrüder Weiss-Seefracht-Spezialisten.

Break Bulk

Unter dem Begriff Break Bulk versteht man Sendungen, die aufgrund ihrer Abmessung, ihres Gewichts oder anderer Beschaffenheitskriterien nicht in Containern verladbar sind oder bei denen Transport in Containern unwirtschaftlich wäre. Besonderes Augenmerk ist hierbei auf die Wahl des entsprechenden Schiffes sowie auf die Möglichkeiten der Manipulation im Verschiffungs- und Bestimmungshafen zu legen.

RO/RO-Verkehr (Roll on/Roll off)

Viele Fahrtgebiete werden auch mit RO/RO-Schiffen angefahren. Hier wird die Möglichkeit angeboten, auf eigener Achse rollende Ware (z. B. Lkw, Busse, Autos, Baumaschinen etc.) direkt in die Schiffe zu fahren. Diese werden im Schiff, ähnlich wie in einer Fähre, verstaut und gesichert.

Bulk-Ladungen

Schüttgutladungen (z. B. Getreide) werden in erster Linie im Waggon im Hafen angeliefert bzw. vom Hafen abtransportiert, da diese Ladungen meist aus größeren Mengen bestehen. Die Umladung im Hafen erfolgt direkt vom Waggon in das Schiff bzw. umgekehrt.

2.6 Gefahrgut im Seeverkehr

Bei Seefrachttransporten gibt es genau einzuhaltende Vorschriften über den Transport von Gefahrgütern. Wussten Sie eigentlich, dass auch übliche Werbegeschenke Gefahrgüter sein können? Beispiele hierfür sind gefüllte Gasfeuerzeuge, Streichhölzer, Kleber etc. Aber auch in kompletten Geräten verstecken sich oft gefährliche Einrichtungen – z. B. Geräte mit Batterien, Gaskartuschen etc.

Falls Sie nicht selbst Produzent sind, sollten Sie sich genau über Ihre Waren informieren. Denn wenn es (bedingt durch nicht oder falsch deklariertes Gefahrgut) zu einem Unfall kommt, ist ausschließlich der Absender bzw. der Auftraggeber für den entstandenen Schaden haftbar.

Achtung: Alle Gefahrgüter müssen als solche deklariert werden und entsprechend den IMDG- und ADR-Regulations, bzw. bei Vor-/Nachlauf per Bahn auch RID-Regulations, verpackt werden. Die IMO-Declaration for Dangerous Goods muss vom Versender im Original ausgestellt und unterfertigt werden. Eine Kopie der IMO-Declaration sollte vor Transportbeginn an den Transportunternehmer gesendet werden. Wichtig: Den exakten technischen Namen der Ware, Gefahrgutklasse und UN-Nummer in jeder Korrespondenz beschreiben.

2.7 Fachbegriffe zur Seefracht

AMS

Automated Manifest System = Sicherheitsrelevante Informationen über Sendung, Absender und Empfänger an die Behörden des Bestimmungslandes

B.A.F.

Bunker Adjustment Factor (Ausgleich zu wechselnden Treibstoffkosten)

B/L (Konnossement)

Bill of Lading (Transportdokument, ausweisend den Seetransport vom Abgangsort bis Bestimmungsort) = Traditionspapier

C.A.F.

Currency Adjustment Factor (Ausgleich zu Kursschwankungen bei verschiedenen Währungen)

C.F.S.

Container Freight Station (Lager, an dem Sammelcontainer be- oder entladen werden)

CY

Container Yard (Ort, wohin beladene Container zur Verschiffung oder Weiterlieferung angeliefert werden)

C.H.

Carrier's Haulage: Inlandstransport zum bzw. vom Hafen wird durch die Reederei durchgeführt

C/S

Congestion Surcharge (Zuschlag für Wartezeiten in Häfen)

CU.FT.

Cubic Feet (Kubikfuß)

Demurrage

Im Containerverkehr: Mehrkosten, die verrechnet werden, wenn ein Container länger als die vereinbarte Demurrage-freie Zeit am Containerdepot im Hafen oder im Inland steht

Detention

Im Containerverkehr: Mehrkosten, die verrechnet werden, wenn ein Container länger als die vereinbarte Detention-freie Zeit nicht in den Gewahrsam der Reederei zurückgeliefert wird

ENS

Elektronische Summarische Voranmeldung

E.T.A.

Estimated time of arrival (geplante Schiffsankunft)

E.T.D.

Estimated time of departure (geplante Schiffsabfahrt)

FCL

Full container load (Vollcontainer-Service)

FCL/FCL

Container von einem Versender zu einem Empfänger

FCL/LCL

Sendungen von einem Absender für mehrere Empfänger in einem Container

FCR

Forwarding Agent Certificate of Receipt = internationaler Spediteur-Übernahmeschein

FEU

Fourty foot equivalent unit (40' Container-Einheit)

LCL

Less than container load (Stückgutsendungen)

LCL/FCL

Sendungen mehrerer Absender für einen Empfänger in einem Container

LCL/LCL

Teillieferungen, die in der Containerfrachtstation zu einem Container zusammengefasst und am Bestimmungsort wieder geteilt werden

LSS (Low Sulfur Surchage)

Zuschlag für schwefelarmen Treibstoff, dessen Verwendung in einigen Fahrtgebieten gesetzlich vorgeschrieben ist

M.H.

Merchant's Haulage: Inlandstransport zum bzw. vom Hafen wird durch den Spediteur durchgeführt

M.S.

Motor Ship (Hochseeschiff)

M.V.

Motor Vessel (Hochseeschiff)

NN B/L

Non-negotiable Seaway Bill (nicht begebbarer Seefrachtbrief)

Notify

Zusätzlich zu benachrichtigende Adresse

P.O.L.

Port of loading (Ladehafen)

P.O.D.

Port of discharge (Entladehafen)

Port Storage

Vom Terminal in Rechnung gestellte Kosten, die bei Überschreitung der vereinbarten lagerfreien Zeit anfallen

Stripping

Container-Entladung

Stuffing

Container-Beladung

T-B/L

Through Bill of Lading

TEU

Twenty foot equivalent unit (20' Container-Einheit)

T.H.C.

Terminal Handling Charge (Umschlagskosten für Container)

T/T

Transit Time (Laufzeit)

VGM

Verified Gross Mass = Gesamtbruttomasse eines beladenen Containers, inkl. Eigenmasse des Containers (Tara) und allem, was sich im beladenen Container befindet, wie Ladung, Lademittel, Sicherungsmaterial, Verpackung ...

WRS

War Risk Surcharge (Kriegszuschlag)

W/M

Weight or Measurement (Verrechnung der Seefracht aufgrund der Tonnen oder Kubikmeter, je nachdem, was höher ist)

3 **ALLGEMEINES**

3.1 **Incoterms – Regeln für den internationalen Warenhandel**

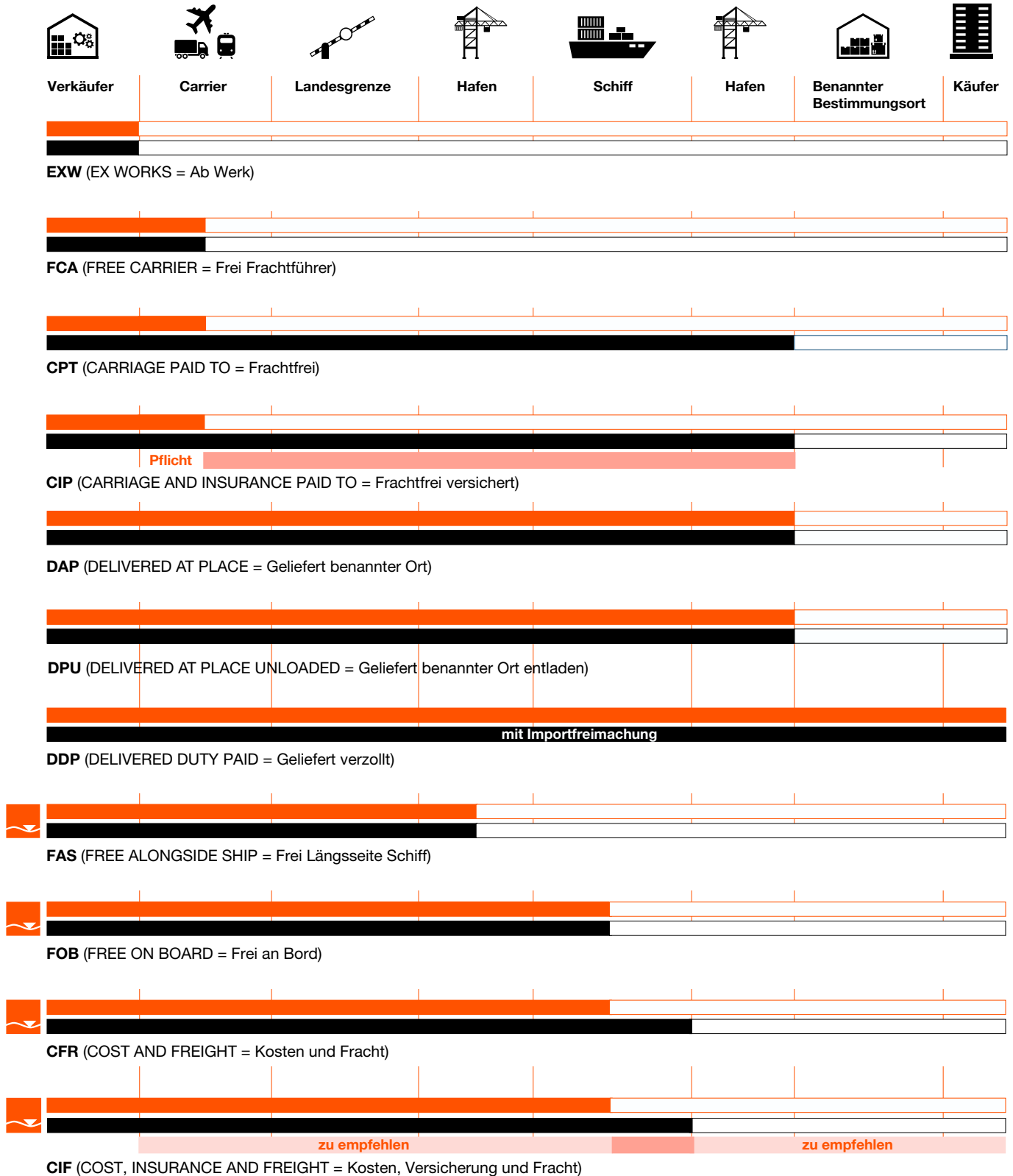
Die Incoterms wurden von der Internationalen Handelskammer ICC ausgearbeitet und festgelegt. Sie dienen Verkäufer und Käufer zur Festlegung von Gefahrenübergang und Kostenübergang sowie bestimmter Pflichten in deren Kaufvertrag. Die Incoterms werden regelmäßig überarbeitet, um den sich ändernden Handels- und Transportanforderungen zu entsprechen.

Die aktuellste Version der Incoterms sind die Incoterms® 2020. Verkäufer und Käufer sollten in ihrem Kaufvertrag klar definieren, auf welche Version der Incoterms sich ihre Vereinbarung bezieht (z. B. Incoterms® 2020). Unbedingt sollte darauf geachtet werden, dass zu jedem Incoterm auch der benannte Ort festgelegt und möglichst genau definiert wird.

„Die Incoterms wurden von der Internationalen Handelskammer ICC ausgearbeitet und festgelegt.“



3.2 Versicherungspflicht, Gefahr- und Kostenübernahme nach den Incoterms



Risiko trägt der Verkäufer
 Kosten trägt der Verkäufer
 Transportversicherung ist Pflicht des Verkäufers

Risiko trägt der Käufer
 Kosten trägt der Käufer
 Klauseln für See- und Binnenschiffstransport

Quelle: Incoterms® 2020 by International Chamber of Commerce

3.3 Internationales Transportrecht – Haftung des Beförderers

Das Privatrecht zu grenzüberschreitenden Beförderungen ist weitgehend durch internationale Übereinkommen bestimmt.

Abhängig von den involvierten Staaten und der Transportart (Straßen-, Schienen-, Luft-, Seetransport, Binnenschifffahrt) können auf die Beförderungsverträge unterschiedliche Regelwerke zur Anwendung kommen.

Wesentliche internationale Übereinkommen sind insbesondere:

Straße:

Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (**CMR**)

Schiene:

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (**CIM**, Anhang B zum COTIF Übereinkommen)

Luft:

- Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (**Warschauer Abkommen**)
- Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (**Montrealer Übereinkommen**)



See:

- Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente (**Haager-Visby Regeln**), abgeschlossen in Brüssel am 25. August 1924 (Haager Regeln) und am 23. Februar 1968 bzw. am 21. Dezember 1979 (Visby-Regeln)
- Übereinkommen der Vereinten Nationen von 1978 über die Beförderung von Gütern auf See (**Hamburg-Regeln**)

Ein Hauptzweck dieser Übereinkommen ist die Regelung und Begrenzung der Haftung des Beförderers. Diese Regelungen zeichnen sich besonders durch Ihren zwingenden Charakter aus.

Haftungshöchstgrenzen bei Beschädigung oder Verlust des Gutes nach den obig genannten internationalen Übereinkommen:

CMR:

8,33 SZR* je kg

CIM:

17 SZR* je kg

Warschauer Abkommen:

250 Goldfranken je kg (=in AT: 16,67 SZR* je kg)

Montrealer Übereinkommen:

22 SZR* je kg

Haager-Visby-Regeln:

2 SZR* je kg oder 666,67 SZR* je Einheit

Hamburg-Regeln:

2,5 SZR* je kg oder 835 SZR* je Einheit

Es können auf nationaler Ebene ergänzend zu den internationalen Übereinkommen weitere oder abweichende Rechtsgrundlagen zur Anwendung kommen.

Letzteres gilt insbesondere, wenn die internationalen Übereinkommen mangels Ratifikation durch die jeweiligen Staaten nicht anwendbar sind.

Bei innerstaatlichen Beförderungen hingegen ergeben sich die einschlägigen Regelungen aus den jeweiligen nationalspezifischen Rechtsgrundlagen. Auch diese sehen regelmäßig bestimmte Haftungsgrenzen/-beschränkungen vor.

Transportversicherung

Aufgrund von Haftungsgrenzen/-beschränkungen ist der Wert der Ware im Schadensfall oftmals nicht entsprechend gedeckt. Mit einer Transportversicherung können Warenschäden unabhängig von Haftungstatbeständen/-höchstgrenzen versichert werden.

Es handelt sich dabei um eine Sachschadenversicherung gegen typische bei der Beförderung auftretende Gefahren, welche – bei entsprechender Eindeckung – den tatsächlichen Warenschaden abdeckt, und zwar unabhängig davon, ob der Beförderer für den Schaden haftet.

* SZR steht für Sonderziehungsrecht und ist eine künstliche Währungseinheit des Internationalen Währungsfonds (IWF). Der Wechselkurs eines Sonderziehungsrechts unterliegt geringen Schwankungen und wird werktäglich vom IWF errechnet und veröffentlicht. Er betrug Ende August 2020 1,19042 Euro.



3.4 Umrechnungstabelle für Luft- und Seefracht

Bei der Zusammenarbeit mit ausländischen Unternehmen treffen Sie oft auf Maßangaben, die nicht überall üblich sind. Die nachstehenden Tabellen sollen Ihnen helfen, diese „exotischen“ Werte in die gebräuchlichen Einheiten umzurechnen.

Längenmaße

1 Inch	=	2,5400 cm
1 Fuß	=	0,3048 m
1 Yard	=	0,9144 m
1 Meile	=	1,6093 km
1 cm	=	0,3937 Inch
1 m	=	3,2808 Fuß
1 m	=	1,0936 Yard
1 km	=	0,6214 Meilen

Raummaße

1 Inch ³	=	16,387 cm ³
1 Fuß ³	=	0,0283 m ³
1 cm ³	=	0,0610 Inch ³
1 m ³	=	35,3156 Fuß ³
1 Yard ³	=	0,7646 m ³
1 m ³	=	1,3079 Yard ³

Flächenmaße

1 Inch ²	=	6,452 cm ²
1 Fuß ²	=	0,0929 m ²
1 cm ²	=	0,1550 Inch ²
1 m ²	=	10,7639 Fuß ²
1 Yard ²	=	0,8361 m ²
1 m ²	=	1,1960 Yard ²

Gewichte

1 Pound (LBS)	=	0,4536 kg
1 Unze (OZ)	=	28,3495 g
1 kg	=	2,2046 Pound
1 g	=	0,0353 Unzen



WWW.GW-WORLD.COM

