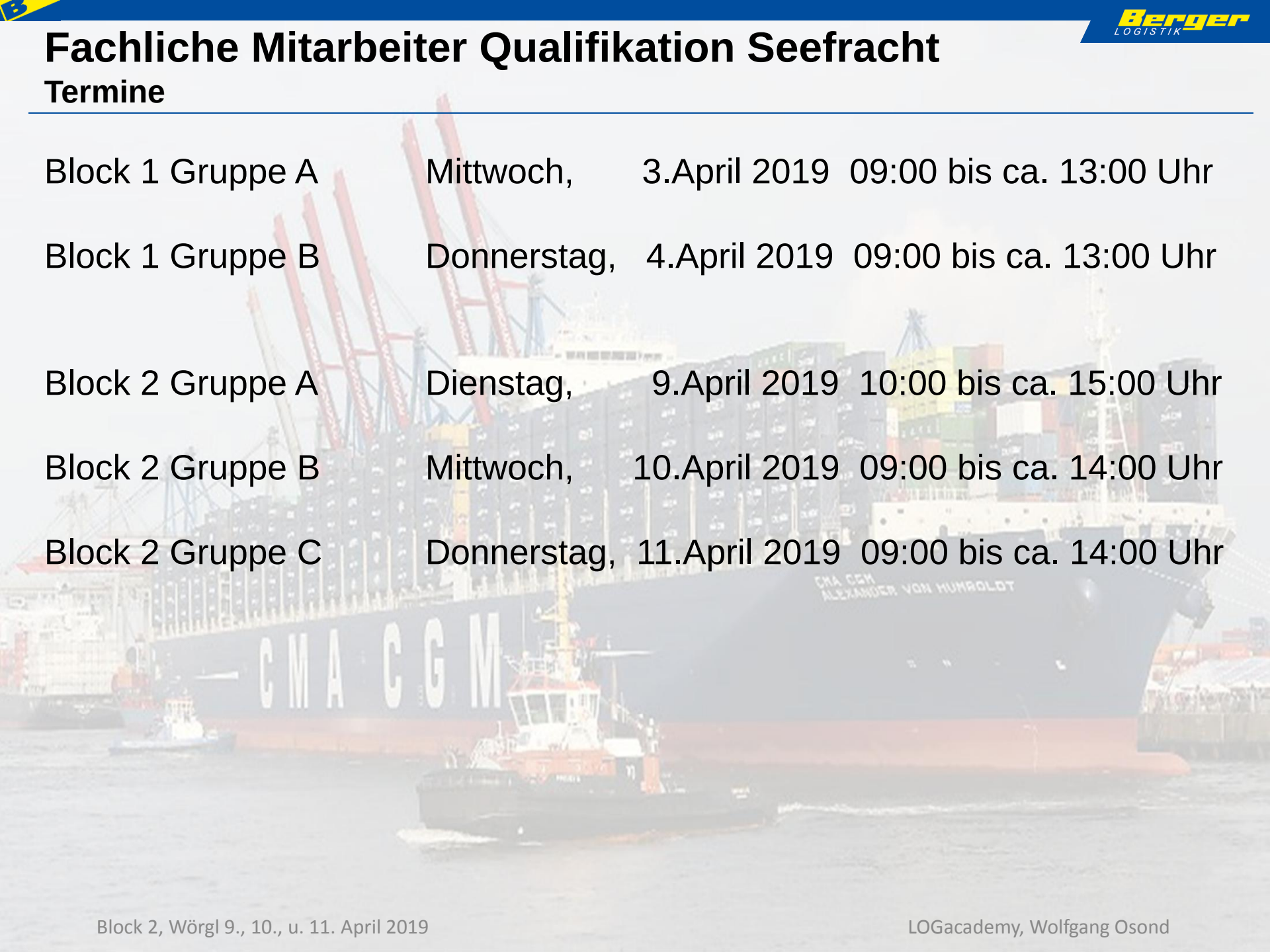


Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

Termine



Block 1 Gruppe A	Mittwoch, 3.April 2019 09:00 bis ca. 13:00 Uhr
Block 1 Gruppe B	Donnerstag, 4.April 2019 09:00 bis ca. 13:00 Uhr
Block 2 Gruppe A	Dienstag, 9.April 2019 10:00 bis ca. 15:00 Uhr
Block 2 Gruppe B	Mittwoch, 10.April 2019 09:00 bis ca. 14:00 Uhr
Block 2 Gruppe C	Donnerstag, 11.April 2019 09:00 bis ca. 14:00 Uhr

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

Teilnehmer Block 2

Gruppe A: 9.4.19

Sandra Fohringer		RB OFR 2steps TL
Sabine Panner		RB OFR 2steps
Celine Stromberger		RB OFR 1step
Arijana Macanovic		RB OFR 1step
Magdalena Kandler		GC
Annika Gebhardt		GC

Gruppe B: 10.4.19

Tomislav Mendes		RB OFR AL
Verena Kreusel		RB OFR 1step TL
Armin Saric		RB OFR 2steps
René Göttl		GC AL
Kristina Fiolic		RB OFR 1step
Armin Mayr		RB OPS Mgr.

Gruppe C: 11.4.19

Natasa Vasiljevic		GC Lehrling
Tamara Vujicic		OFR PM
Gunther Hubmann		KAM RB
Angela Andratsch		RB OFR 2steps
Dolores Boban		RB OFR 1step
Sylvia Maier		GC
Teresa Weissbacher		RB OFR 1step
Maria Klingler		RB OFR 2steps

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

Trainer



Start in der Spedition am 1. August 1975
mit der Lehre zum Spediteur und
Bürokaufmann – 4 Jahre Lehrzeit

Berufspraxis:

- 15 Jahre Franz Welz bzw. Welz Internationale Spedition
 - 15 Jahre Schenker Gruppe
 - 3 Jahre ABX Logistics
 - seit Jan. 2009 nun im 11. Jahr selbständiger
Logistik Berater
- www.logholding.at

= 44 Jahre Spedition / Logistik



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht Logistik

Logistics still is a people`s business!!

(trotz Digitalisierung, Standardisierung und Automatisierung)

Die qualifizierten und motivierten Mitarbeiter auf allen Ebenen und in allen Bereichen des Unternehmens machen den „Unterschied“ und sind ein wesentlicher Faktor für den Erfolg

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

Ausbildung / Berufsbilder Logistik

1. Duale Ausbildung – Lehre

- Speditionskaufmann/-frau
- Speditionslogistikerin
- Lagerlogistikerin

2. Verkürzte Lehre

- -1 Jahr mit Ausbildungsvertrag für AHS, BHS, BMS Absolventen (in jedem Bundesland?)

3. Lehre mit Matura

- Erfolgreicher Abschluss der Lehre + 4 weitere Prüfungen. Die Berufsmatura besteht aus vier Teilprüfungen: Deutsch (schriftlich und mündlich) und Mathematik (schriftlich), eine lebende Fremdsprache (schriftlich oder mündlich) und ein Fachbereich (schriftliche Prüfung oder Projektarbeit und mündliche Prüfung).

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

Themen / Bereiche des Block 2

1. Definition

- Reeder, Verfrachter, Befrachter, NVOCC,
- Deep Sea / Short Sea

2. Seehafen Hinterland Verkehre (Vor-/Nachlauf), Systeme, Dienstleister, Binnenterminals

3. Rechts- und Haftungsgrundlagen

4. Transportversicherung

5. Außenhandel mit Übersee

6. Zahlungsmodalitäten im Außenhandel mit Übersee

7. Bill of Lading

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

Themen / Bereiche des Block 2

- 8. Übersee Märkte mit besonderen Anforderungen an die Dokumentation**
- 9. Solas VGM**
- 10. THC`s, Storage,DEM,DET, local Charges Bestimmung**
 - Terminal Handling Charge (THC) POL + POD
 - Storage, Demurrage (DEM), Detention (DET)
- 11. INCOTERMS**
 - Incoterms 2010
 - Incoterms 2020 - Änderungen

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

1. Definition

Reeder, Verfrachter,
 Befrachter,
 NVOCC
 Deep Sea,
 Short Sea

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

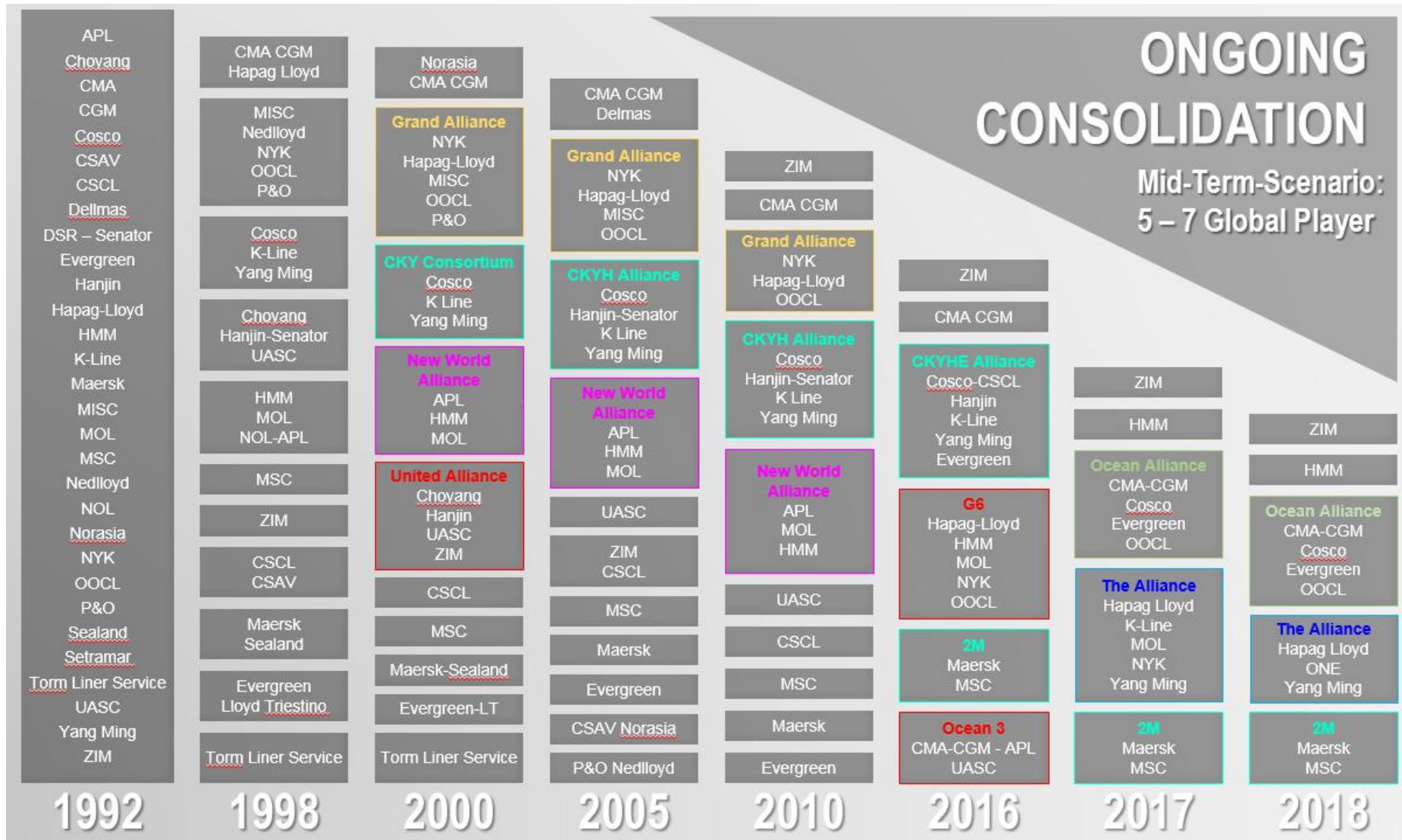
1. Definition – Reeder, Verfrachter

- **Reeder**
 - Eigentümer eines oder mehrerer Schiffe
 - Sind die bekannten Container Reeder mit eigenen Schiffen
 - Oder Reeder (z.B. griechische Reeder) die in Container Schiffe investieren, diese bauen lassen und an die bekannten Container Reeder verchartern.

- **Verfrachter**
 - ist, wer es übernimmt, gewerbsmäßig im eigenen Namen und für fremde Rechnung Güter auf dem Seeweg zu transportieren.

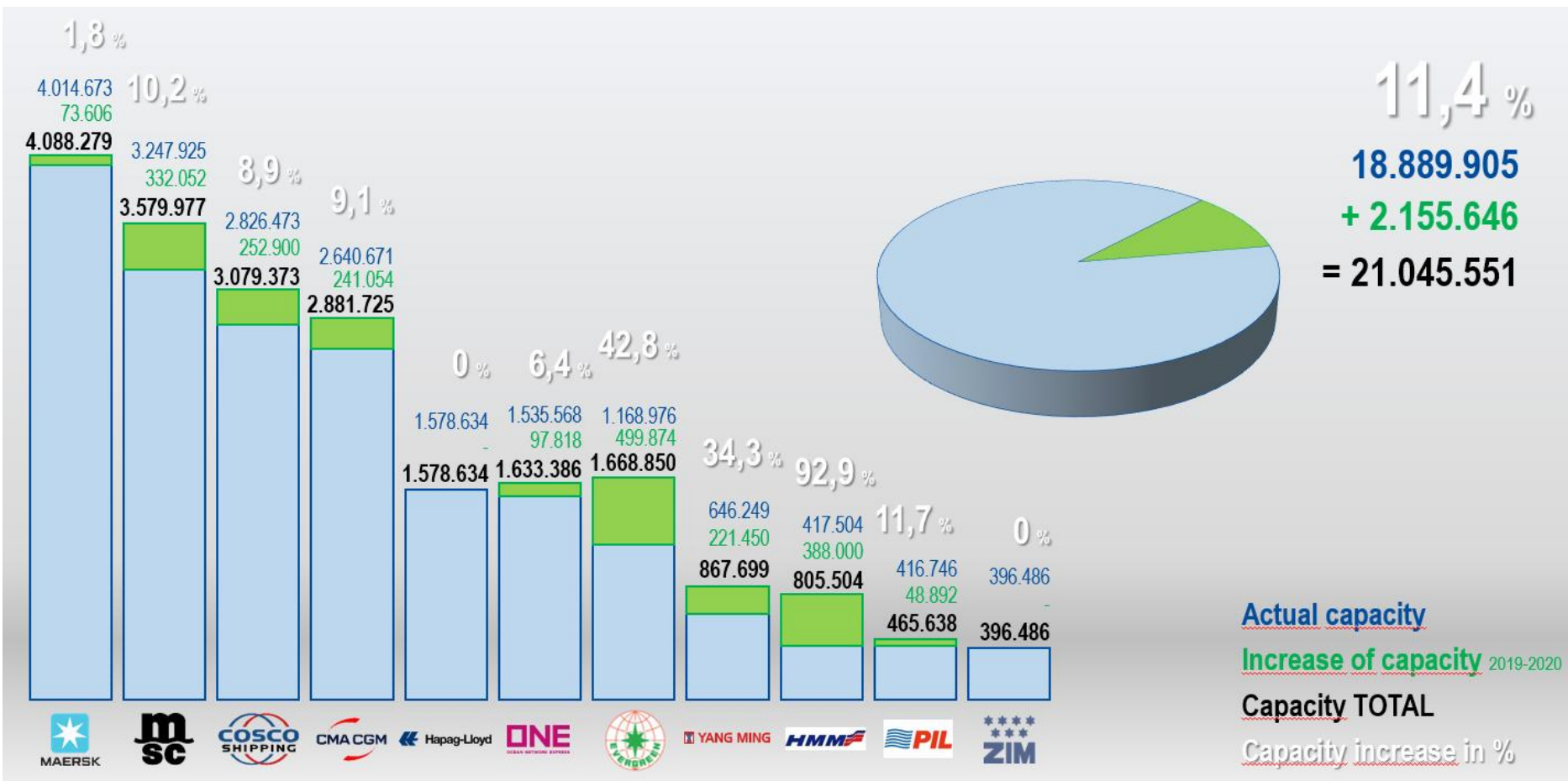
Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

1. Reeder / Verfrachter – Konsolidierungsprozess Reeder



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

1. Reeder / Verfrachter – Schiffskapazität in TEU 2019e



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

1. Definition – Befrachter

- **Befrachter**

- Der Befrachter wird in der Praxis auch als Verlader, Versender, Absender oder (bei Raumfrachtverträgen) als Charterer bezeichnet.
- Das sind „unsere“ Kunden wie z.B. auch Red Bull



- Wenn der Spediteur als NVOCC auftritt und gegenüber dem Endkunden sein eigenes Bill of Lading zeichnet nimmt er die Funktion des Befrachter ein.

Shipper im Reederei BL: z.B. Kühne + Nagel, Innsbruck

Consignee im Reederei BL: z.B. Kühne + Nagel Hongkong

- Der Endkunde des NVOCC scheint in der Dokumentation mit dem Reeder nicht auf

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

1. Definition – NVOCC

- **NVOCC – Non Vessel Operating Common Carrier**
 - Transportunternehmer ohne eigenen Schiffsraum
z.B. Kühne + Nagel mit seiner „Blue Anchor Line“
www.blueanchorline.com

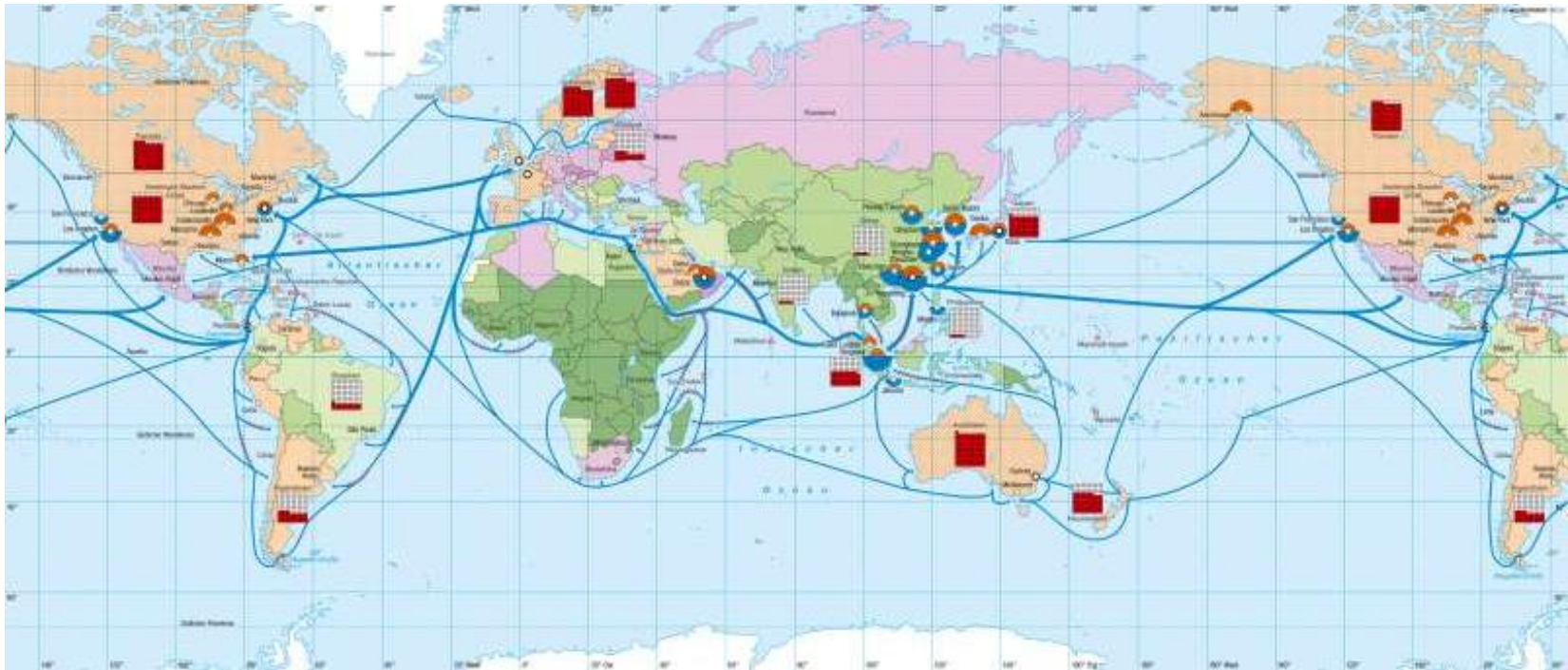
Liability / Haftung Blue Anchor Line

- (c) Neither the Carrier nor the Vessel shall in any event be or become liable in an amount exceeding US\$500 per package or customary freight unit. For limitation purposes under COGSA, it is agreed that the meaning of the word "package" shall be any palletised and/or unitised assemblage of cartons which has been palletised and/or unitised for the convenience of the Merchant, regardless of whether said pallet or unit is disclosed on the front hereof. **COGSA: Carriage of Goods by Sea Act für USA Verkehre**

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

1. Definition – Deep Sea, Short Sea,

- **Deep Sea**
 - Schifffahrt auf den Weltmeeren – Interkontinentale Strecken



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

1. Definition – Deep Sea, Short Sea,

- **Short Sea**
 - Schifffahrt innerhalb eines Kontinents z.B. Europa, wird auch als Küstenschifffahrt oder **INTRA EUROPE** bezeichnet
z.B. ab Kontinent Europa nach UK od. Skandinavien oder von Rotterdam nach Portugal



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Seehafen Hinterland Verkehre

KV – Kombiniertes Verkehr

Merchant Haulage

Carrier Haulage

EVU - Eisenbahnverkehrsunternehmen

Intermodal / Multimodal Operator

Container Trucker

Barge Operator

OOG

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Kombinierte Verkehr – Definitionen

- **KV – Kombinierte Verkehr**

Unter Kombinierte Verkehr versteht man in der Bahnlogistik den Multimodalen Transport von Wechselbrücken, Container und Sattelaufleger im Hauptlauf auf der Schiene und im Vor-/Nachlauf auf der Straße.

- **KV Maritim**

*Unter KV – Maritim verstehen wir den Seehafen Hinterlandverkehr für Übersee (ISO) Container ab dem Seehafen in das Inland (Import) und ab dem Inland zum Seehafen (Export)
= Nach- oder Vorlauf zum Übersee Transport*

- **KV Kontinental Europa**

Unter KV – Kontinental Europa verstehen wir alternative Transportlösungen zum reinen Straßentransport „from road to intermodal“ mit Einsatz innovativer Equipment Lösungen wie z.b. Paletten breiten 13,60 m langen High Cube Containern oder speziellen Equipment Lösungen für Branchen und/oder Produkte

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Merchant Haulage versus Carrier Haulage

Wir unterscheiden in:

MERCHANT HAULAGE:

Der Spediteur organisiert den Inlandstransport

Export: von Abnahme Leercontainer, Gestellung beim Beladeort bis zur termingerechten Anlieferung im Seeschiff Terminal des POL

Import: Übernahme im Terminal Seeschiff des POD, Transport ins Inland, Gestellung beim Entladeort und Rücklieferung des Leercontainer im vereinbarten Carrier Depot

CARRIER HAULGE:

Die o.g. Transportleistung wird vom Carrier erbracht

Erklärung und Diskussion der Vor- / Nachteile bzw. „Philosophien“

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Seehafen Hinterland Verkehre – EVU's, Intermodal Operator, Cont. Trucker

- **EVU - Eisenbahnverkehrsunternehmen**
 - EVU – Unternehmen mit eigenen Assets (Lokomotiven mit oder ohne Waggon Material)
 - Staatsbahnen z.B. ÖBB, DB-Schenker, Trenitalia,...
 - Private Eisenbahnverkehrsunternehmen z.B. WLC, Cargoserv, LTE,...
- **Intermodal / Multimodal Operator**
 - Unternehmen mit Geschäftsschwerpunkt Intermodal / Multimodal Transport mittels **Container**, Wechselaufbauten oder kranbare Auflieger (nicht kranbare Auflieger mit Spezialsystemen wie z.B. NIKRASA)
- **Container Trucker**
 - LKW Unternehmen mit Schwerpunkt Container Trucking
- **Barge Operator (Binnenschifftransport)**
 - Unternehmen mit Geschäftsschwerpunkt Barge Transporte

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Seehafen Hinterland Verkehre – OOG

- **OOG** – Out of Gauge (Übermaße) – Überbreiten/-längen und/oder – höhen



- Anhand der Außenmaße (und des Gewichtes) wissen die Transport Experten ob ein Inlandstransport „nur“ mittels Sondertransport möglich ist und wählen den dafür besten (Leistung, Sicherheit, Preis + Zeit) Transportweg.
- z.B. max. Abmessungen/Gewicht im LKW Regeltransport in Europa
Länge: Gliederzug 18,75 m, Sattelzug 16,50 m (f. 45ft Cont – 16,65m)
Breite: 2,55 m, Höhe: 4.00 m.
Gewicht: 40 tons, 44 tons im Vor-/Nachlauf zum kombinierter Verkehr

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

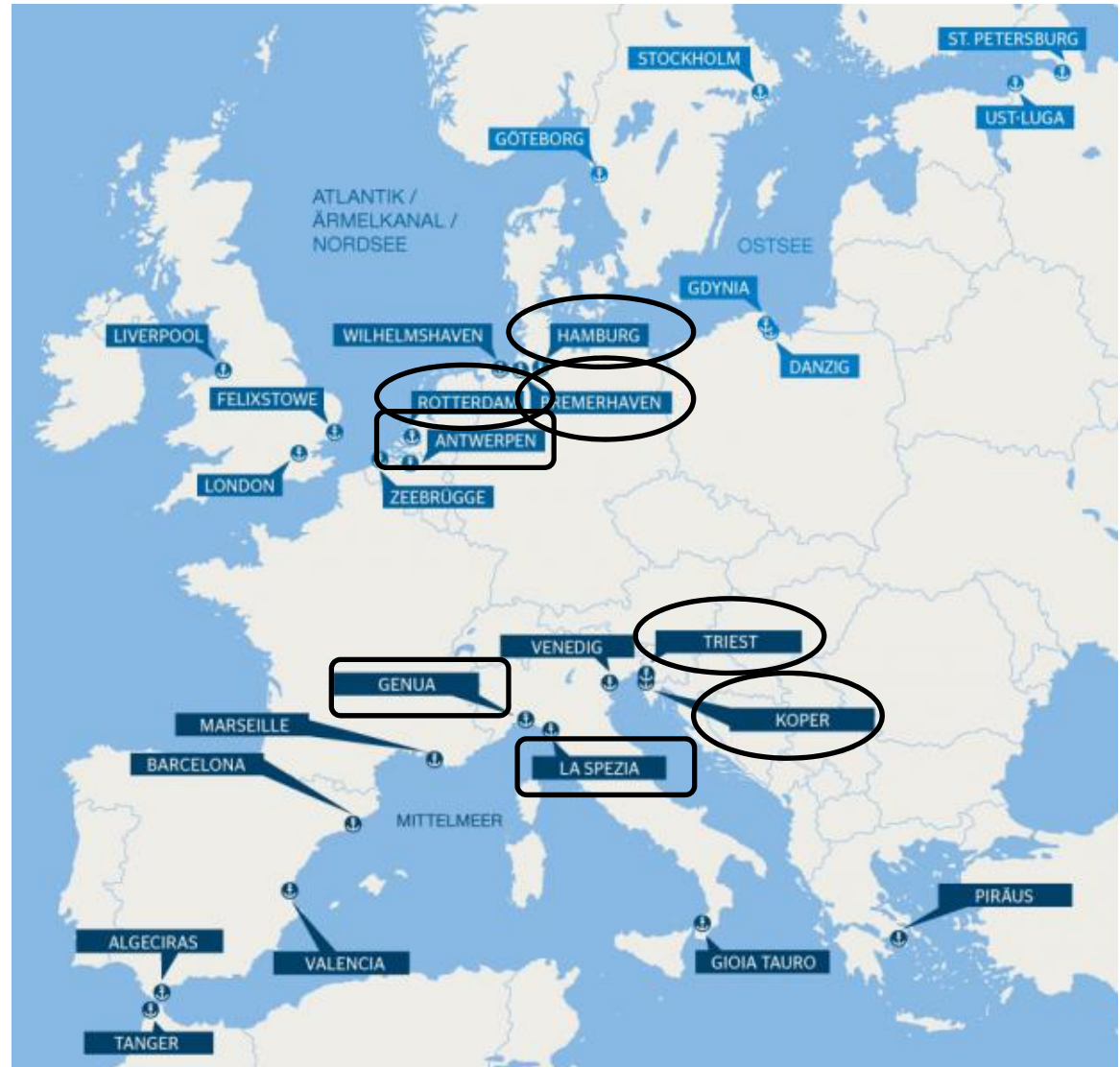
2. Seehafen Hinterland Verkehr – für AT relevante Häfen Deep Sea

Für das FCL Geschäft
mit Be- bzw.
Entladung in AT

- Hamburg
- Bremerhaven
- Rotterdam
- Trieste
- Koper

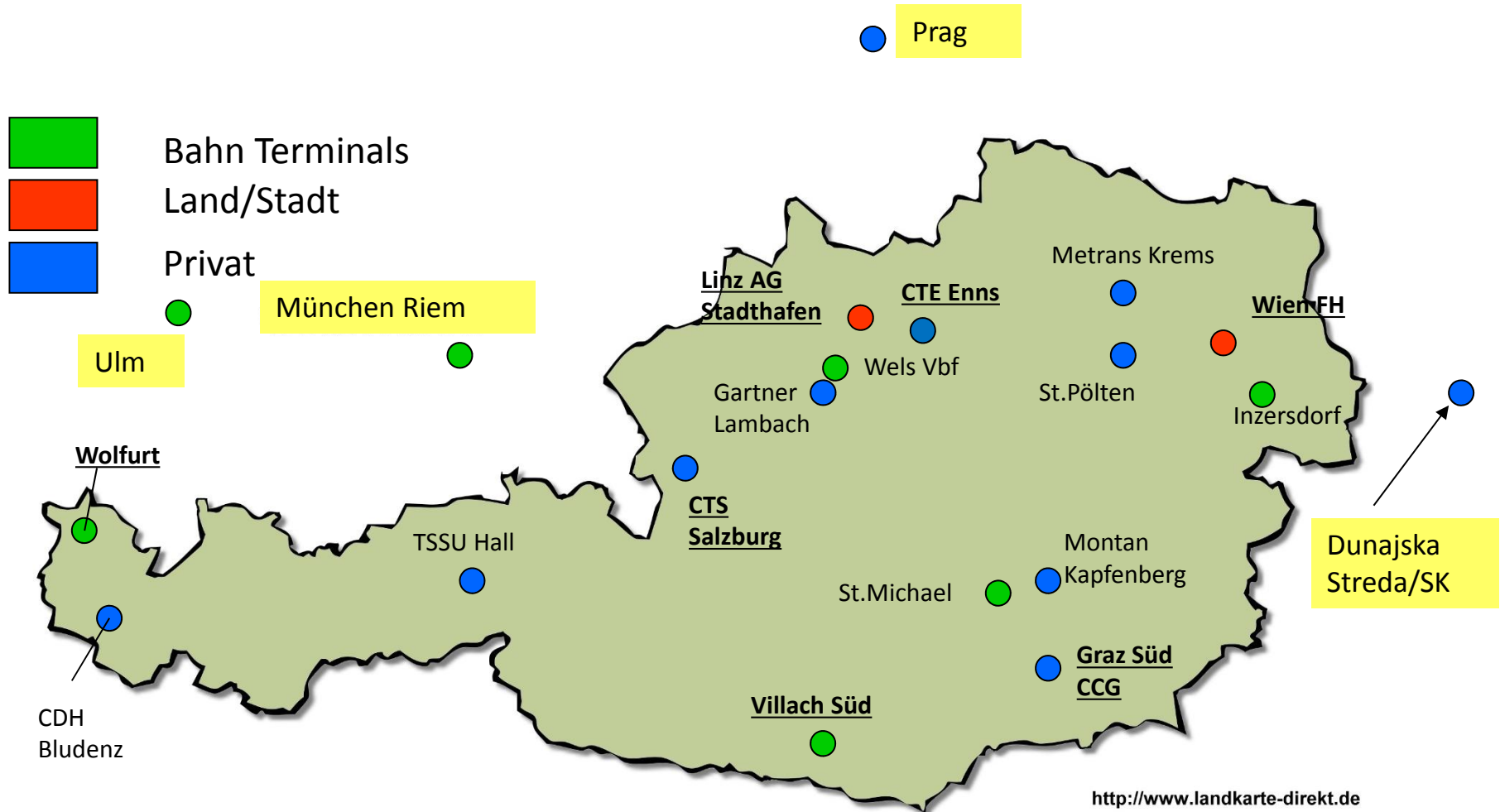
Mit Cross Docking
Konzepte zusätzlich

- Antwerpen
- Genua
- La Spezia



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

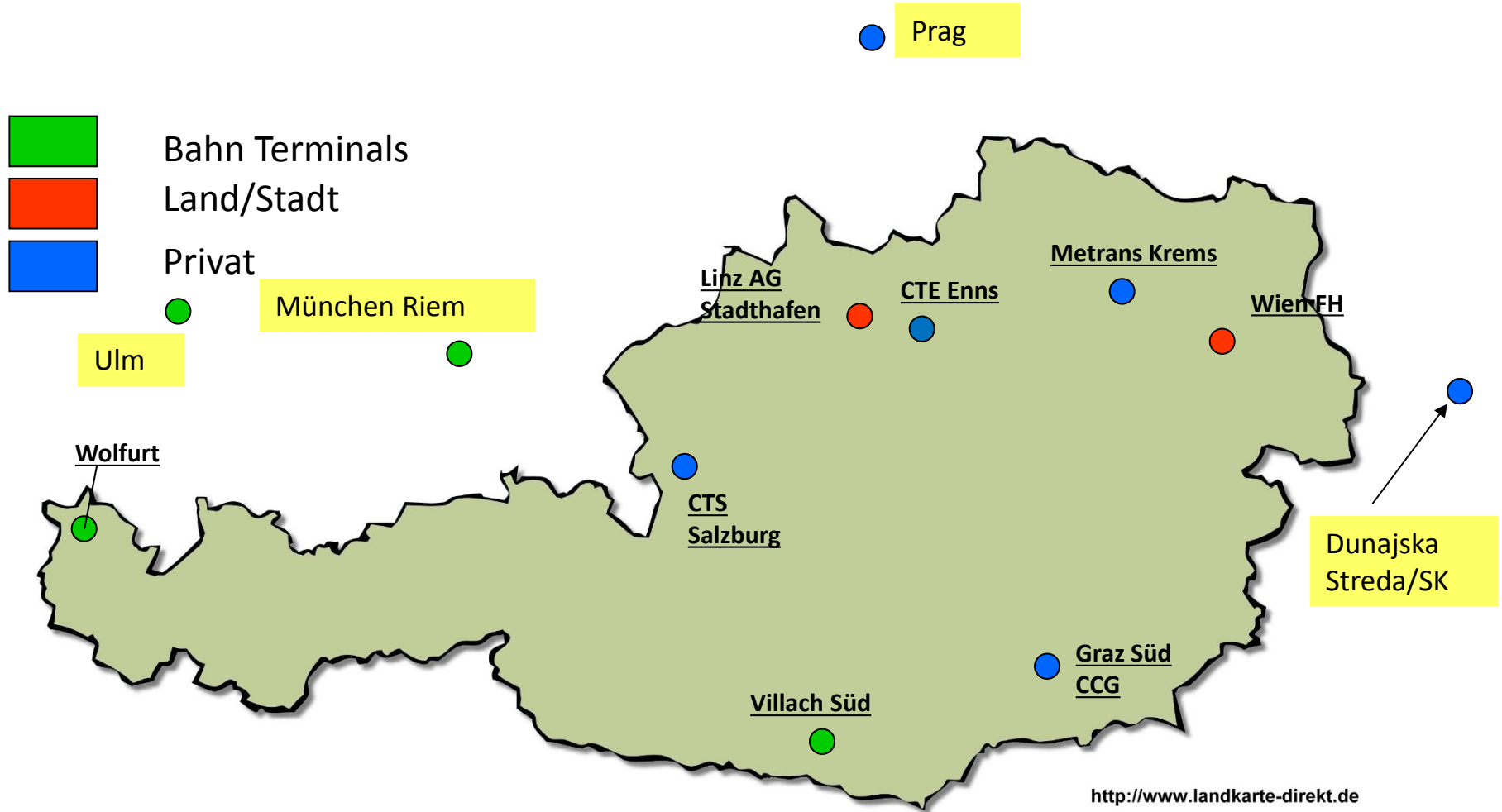
2. Seehafen Hinterland Verkehr – Terminals in Österreich Übersicht



In allen wesentlichen Terminals gibt es auch Leercontainer Depots der Reeder. Depots sind die Vertragspartner der Reeder !
Verfügbarkeit von Leercontainer ist mit dem Reeder zu prüfen.

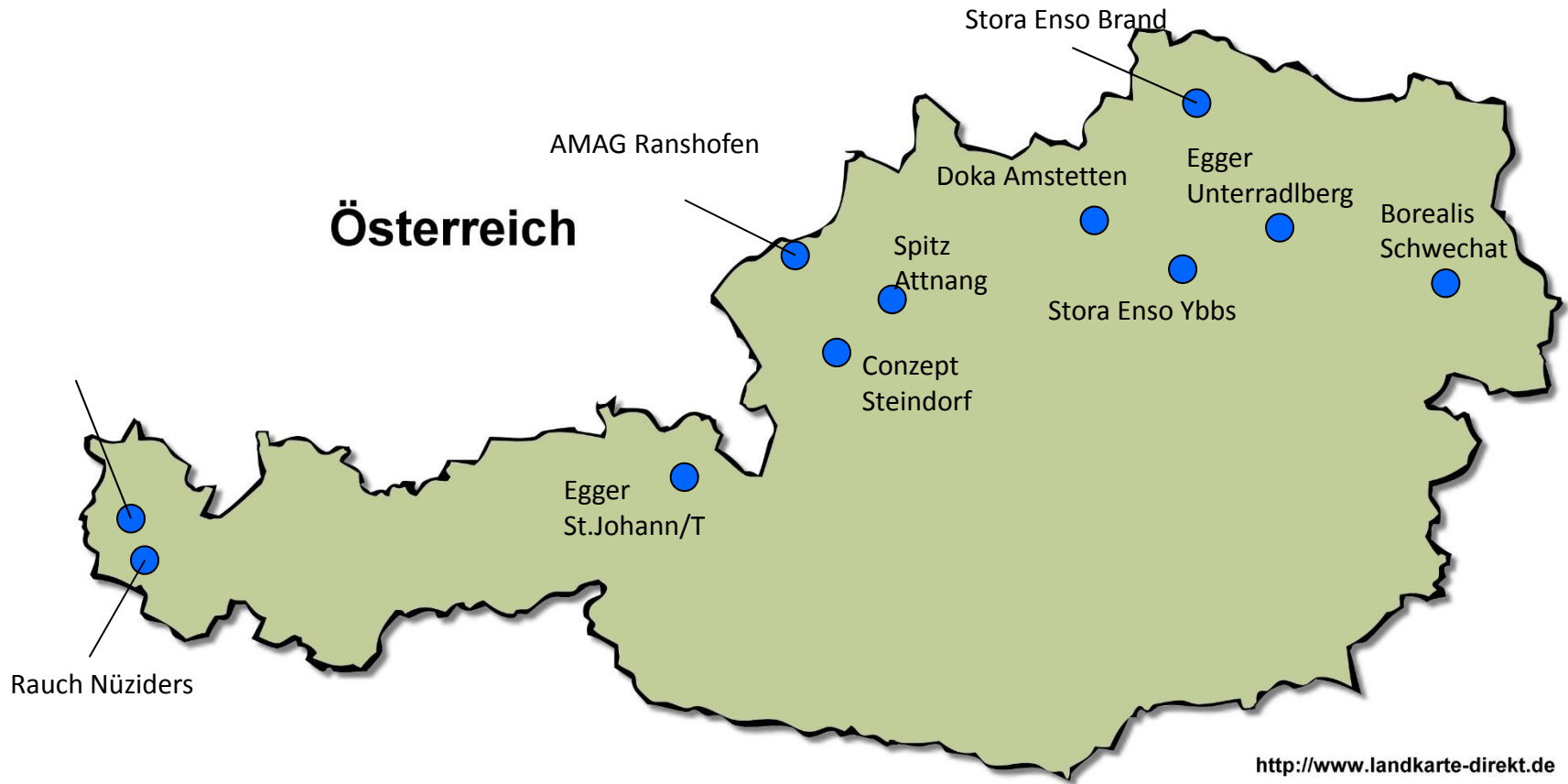
Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Seehafen Hinterland Verkehr – Terminals mit KV Maritim Lösungen



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Seehafen Hinterland Verkehr– Terminals in AT Übersicht – der Industrie



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Seehafen Hinterland Verkehr – Terminals in Österreich Bsp. Wolfurt



Überstellservice, Kühl- und Heizservice, SOLAS-Verriegelung, CSC-Überprüfung, Agentur für Operator und EVU, Depotbewirtschaftung, Containerreinigung, Zoll.
Weitere Leistungen auf Anfrage

Gesamtfläche	106.000 m ²
Ladegleise	4 x 600 m
Zuglänge maximal	550 m
Lkw-Parkplatz	–
Portalkräne	2 Stück / 41 t Maximallast
Vollcontainer-Stapler	1 Stück / 45 t Maximallast
Leercontainer-Stapler	3 Stück / 16t Maximallast (nur für leere 20' Container)

Terminal
Service
Austria

Terminals
Prozesse
Optimierung

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Seehafen Hinterland Verkehr– Umschlagsgeräte in Terminals

Gabelstapler



Leercontainer



Vollcontainer



Reachstacker



Transtainer



Van Carrier

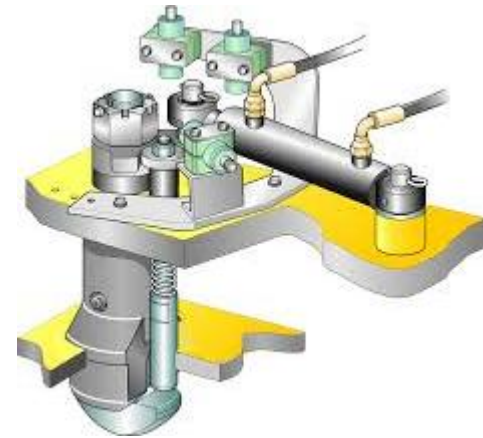


Containerbrücke



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Seehafen Hinterland Verkehr– Container Spreader



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Seehafen Hinterland Verkehr – ISO Container auf LKW und Waggon

Fixierung der Container auf LKW Chassis mittels „twist locks“ welche in die „corner castings“ verriegeln. Auf Waggon mit „Containerzapfen“



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Seehafen Hinterland Verkehr– Container Trucking



Flexible 40ft Chassis
mit Heckplateau +
Front- und Heckauszug
für 45ft Container

20ft Chassis



40ft Chassis



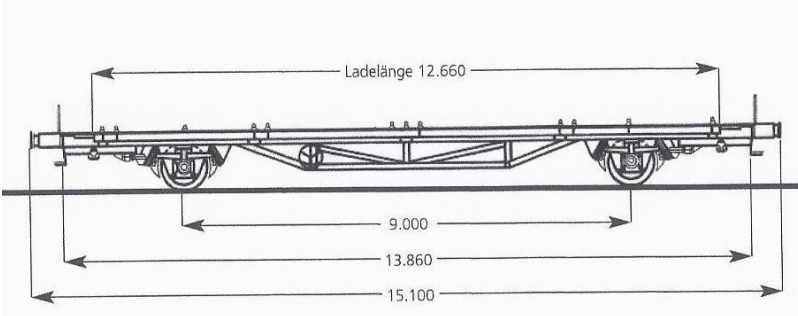
Gewichtsbeschränkung gem. STVO bei LKW mit 4 oder mehr Achsen = 40 tons Brutto

Ausnahme im kombinierten Verkehr von/nach Terminals = 44 tons Brutto

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Seehafen Hinterland Verkehr – Bahn

Bahnwagen für Container Transporte: (Beispiele)



2-achser, Ladelänge 40 ft
Bauart mit oder ohne
Ladeboden *1)



4-achser, Ladelänge 60 ft
Bauart mit oder ohne
Ladeboden *1)

*1) Waggon mit Ladeboden wird primär bei Bereitstellung der Container am Anschlussgleis des Kunden benötigt z.b. Anforderung „2x20ft auf 4-achser mit Boden, Türen zur Mitte“



6-achser, Ladelänge 80 ft
Bauart rein für kombinierten
Verkehr

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Seehafen Hinterland Verkehr – Bahn – Intermodal Operator „maritim AT“

- Rail Cargo Operator – ÖBB Unternehmen
 - https://www.railcargo.com/de/transnet/TransFER_Maritim
- Transfracht – DB Unternehmen
 - <https://www.transfracht.com/leistungen/tfg-netzwerk.html>
- Metrans – HHLA Unternehmen
 - <http://www.metrans.at/>
- Roland Spedition – Privatunternehmen / Inhabergeführt
 - <https://www.rolsped.com/de/operating/>
- IMS-intermove Systems - Privatunternehmen / Inhabergeführt
 - <https://www.imscargo.com/content/de/rail/>

Intermodal Operator kaufen bei den EVU`s ganze Züge auf definierten Strecken ein und verkaufen die Zugkapazität auf Container Basis an Logistik Unternehmen, an Reeder und fallweise an „große“ Endkunden

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Seehafen Hinterland Verkehr – Barge Transport

Für Österreich nicht relevant da die Barge Reisezeit nach Westen über den RheinMainDonau Kanal mit ca. 12 Tagen zu lange und zu teuer ist und Donau südgehend die Häfen am Schwarzen Meer für Exporte von und Importe nach Österreich bis dato nicht interessant sind

Barge Transporte zum POL / vom POD in Europa sind interessant in Regionen in Deutschland, in Regionen in Frankreich, in Regionen in UK und speziell in Belgien und Holland.



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

2. Seehafen Hinterland Verkehr– Leercontainer Richtlinien

- **Leercontainer für Exportverladung** müssen staub-/wasserdicht, sauber und (geruchsfrei) sein! [z.B.Red Bull Container Richtlinien !](#)
 Leercontainer ex Depots müssen in einsatzbereiten Zustand (wind-/wasserdicht, besenrein, geruchsfreie, ISO Norm) freigestellt werden – bei sensiblen Waren empfiehlt sich ein zusätzlicher „check“ durch den Fahrer bei Übernahme des Leercontainers.



Container

Superfekt

Als sauber werden besenreine Container bezeichnet. Anzeichen von eindeutiger Nässe am Boden bzw. vorbeste Container dürfen nicht beladen werden. Kleinere Flecken oder geringe Rückstände von Feuchtigkeit, welche durch Reinigung noch in Form von Flüssigkeiten vorhanden sind, können verladen werden. Flecken durch Rückstände von vorangegangenen anderen Warenentladungen, können im Ermessen des Verladenden mit einem zusätzlichen Karten besetzt werden. Die Tare selbst, dürfen keinesfalls auf eventuellen Flecken aufliegen.

Rost

Zulässig sind Rostflecken oder Roststellen am Außenbereich der Container sofern diese die Dichtheit der Container nicht beeinträchtigen (Durchdringung). Roststellen im bei welchen der Rost abblättern dürfen nicht beladen werden. Als Nachweis in derartigen Fällen wurde eine Bildokumentation mit einem Blatt Papier verlangt. Grundsätzlich dürfen Container mit Rostflecken im Innenbereich verladen werden. Maßgeblich für die Bewertung und Kontrolle im Innenbereich ist ebenso der Nachweis einer Bildokumentation mit einem Blatt Papier. Die Tare selbst, dürfen keinesfalls auf eventuellen Rostflecken aufliegen und können betroffene Stellen mit einem Karten abgedeckt werden.

Dichtheit

Undichte Container dürfen keinesfalls geladen werden. Löcher, Durchrostungserscheinungen sowie Risse bei deren Feuchtigkeit ersichtlich und feststellbar sind, dürfen aufgrund der Wahrscheinlichkeit und der Schadensbegrenzung einer Undichtheit nicht geladen werden. Risse wie beispielsweise in den Silikonungen (Dach-Innenreife der Container) haben keinen Einfluss auf die Dichtheit der Container. Risse in den Silikonungen im Container sind für die Dichtheit der Container nicht relevant (eine schriftliche Bestätigung kann im Zweifelsfall von der Reederie eingeholt werden). Das Silikon dichtet nur nach innen ab- Schweißwässerschicht

Verformungen

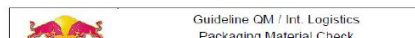
Verformungen sind bei nachgewiesener Dichtheit des Containers nur nach innen relevant, da diese nur nach innen einen Einfluss auf die Ladekapazität (Raum) bzw. Sicherung des Ladegutes einen Einfluss nehmen. Eine Verformung bis max. 5 cm gilt als Standard und wird mittels einer Richtschnur gemessen. Verformungen welche eine Beladung eines definierten Schichtbildes nicht zulassen – dürfen nicht geladen werden.

Fremdgeruch

Bei starkem Fremdgeruch dürfen Container nicht geladen werden (Benzin, Öl oder andere stark riechende Gerüche). Grundsätzlich hat jeder Aufbau einen eigenen Geruch – es liegt hier im Ermessen des Verladenden dies zu beurteilen. Oftmals kann durch Lüften der Geruch beseitigt werden.

Offensichtliche Mängel Auflastern inkl. Zugmaschine

Grundsätzlich dürfen Container - im Falle von offensichtlichen Mängel jeglicher Art und Weise welche die Qualität oder die Sicherheit der Waren von Red Bull gefährden, oder die Qualität beeinträchtigen können - nicht geladen werden.



Container

High risk countries (ANZ, JP, SA)

Superfekt

Als sauber werden besenreine Container bezeichnet. Anzeichen von eindeutiger Nässe am Boden bzw. nassen Container dürfen nicht beladen werden. Kleinere Flecken oder geringe Rückstände von Feuchtigkeit, welche durch Reinigung noch in Form von Flüssigkeiten vorhanden sind, können verladen werden. Die Tare selbst, dürfen keinesfalls auf eventuellen Flecken aufliegen.

Rost

Zulässig sind Rostflecken oder Roststellen am Außenbereich der Container sofern diese die Dichtheit der Container nicht beeinträchtigen (Durchdringung). Roststellen im bei welchen der Rost abblättern dürfen nicht beladen werden. Als Nachweis in derartigen Fällen wurde eine Bildokumentation mit einem Blatt Papier verlangt. Grundsätzlich dürfen nur Container zur Verladung verwendet werden, die keine Rostflecken auf der Decken-Innenreife sowie keine Rostflecken oberhalb der letzten Lage der Palette aufweisen. Rostflecken an anderen Positionen dürfen maximal handflächengröße sein. Maßgeblich für die Bewertung und Kontrolle im Innenbereich ist ebenso der Nachweis einer Bildokumentation mit einem Blatt Papier. Handel muß unter Verwendung eines A4 Papiers (weiß) über den Rostflecken gestrichen/gewaschen werden. Nur wenn keine Rostzustände am Papier ersichtlich, darf der Container zur Verladung verwendet werden. Die Tare selbst, dürfen keinesfalls auf eventuellen Rostflecken aufliegen und können betroffene Stellen mit einem Karten abgedeckt werden.

Dichtheit

Undichte Container dürfen keinesfalls geladen werden. Löcher, Durchrostungserscheinungen sowie Risse bei deren Feuchtigkeit ersichtlich und feststellbar sind, dürfen aufgrund der Wahrscheinlichkeit und der Schadensbegrenzung einer Undichtheit nicht geladen werden. Risse wie beispielsweise in den Silikonungen (Dach-Innenreife der Container) haben keinen Einfluss auf die Dichtheit der Container. Risse in den Silikonungen im Container sind für die Dichtheit der Container nicht relevant (eine schriftliche Bestätigung kann im Zweifelsfall von der Reederie eingeholt werden). Das Silikon dichtet nur nach innen ab- Schweißwässerschicht

Verformungen

Verformungen sind bei nachgewiesener Dichtheit des Containers nur nach innen relevant, da diese nur nach innen einen Einfluss auf die Ladekapazität (Raum) bzw. Sicherung des Ladegutes einen Einfluss nehmen. Eine Verformung bis max. 5 cm gilt als Standard und wird mittels einer Richtschnur gemessen. Verformungen welche eine Beladung eines definierten Schichtbildes nicht zulassen – dürfen nicht geladen werden.

Fremdgeruch

Bei starkem Fremdgeruch dürfen Container nicht geladen werden (z.B. Benzin, Öl, Fisch oder andere stark riechende Gerüche). Grundsätzlich hat jeder Aufbau einen eigenen Geruch, es liegt hier in der Ermessen des Verladenden dies zu beurteilen. Oftmals kann durch Lüften der Geruch beseitigt werden. Sollte durch Lüften eine Beseitigung des Geruchs nicht möglich sein, kann der Container nicht zur Verladung verwendet werden. Es dürfen ausschließlich neutral riechende Container zum Einsatz kommen.

Offensichtliche Mängel Auflastern inkl. Zugmaschine

Grundsätzlich dürfen Container - im Falle von offensichtlichen Mängel jeglicher Art und Weise welche die Qualität oder die Sicherheit der Waren von Red Bull gefährden, oder die Qualität beeinträchtigen können - nicht geladen werden.

Red Bull
Container
Richtlinie
High Risk
Countries

- **Leercontainer aus Importen** müssen „besenrein“ an das Depot retourniert werden. Depot bzw. Reeder verrechnet ansonsten Gebühren für die Reinigung.

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

3. Rechts- und Haftungsgrundlagen

Rechtsgrundlage Spedition

Rechts- Haftungsgrundlage Frachtführer

Sonderziehungsrechte

Haftung Spedition + Frachtführer

SVS - Speditionsversicherungsschein

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

3. Rechts- und Haftungsgrundlagen – Spediteur Haftung

- Wie bei jedem anderen ordentlichen Unternehmen in Österreich ist auch in der Spedition die allgemeine Rechtsgrundlage das HGB – Handels Gesetz Buch sowie das AGBG – Allgemein Bürgerliche Gesetzbuch
- Für die spezifische Tätigkeit des Spediteurs gelten die AÖSP – Allgemeinen Österreichischen Spediteur Bedingungen (letzte Fassung vom 9.1.2018) veröffentlicht in der Wiener Zeitung



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

3. Rechts- und Haftungsgrundlagen – Frachtführer Haftung

- Frachtführer **LKW Transport** gem. CMR
(*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*)
Die CMR wurde 1956 unterzeichnet und ist europaweit gültig. 
- Frachtführer **Internationaler Eisenbahnverkehr** gem. CIM
(Convention Internationale Concernant le Transport des Marchandises par Chemins de Fer)
- Frachtführer **Nationaler Eisenbahnverkehr** gem. EBG
(EisenbahnBeförderungsgesetz)
- Frachtführer **Luftfracht** gem. Montrealer Übereinkommen bzw. Warschauer Abkommen
- Frachtführer **Seefracht** gem. Hague Visby Rules bzw. Hamburg Regeln

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

3. Rechts- und Haftungsgrundlagen – Sonderziehungsrechte

- Speziell bei den Frachtführer Haftungen wird der Haftungsumfang in SZR (Sonderziehungsrechte) definiert.
- Das **Sonderziehungsrecht** (SZR; englisch *Special Drawing Right*, SDR) ist eine künstliche, 1969 vom Internationalen Währungsfonds (IWF) eingeführte Währung, die international als Zahlungsmittel verwendet werden kann. Sie wird nicht an Devisenmärkten gehandelt, sondern auf IWF-Konten wie ein Buchkredit geführt.
Auch der Wechselkurs wird vom IWF festgesetzt. SZR hat den ISO-4217-Code XDR.
- 1 Sonderziehungsrecht ist aktuell 1,23 Euro

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

3. Rechts- und Haftungsgrundlagen – Haftungsgrenzen

AÖSP	€ 1,09 je kg Brutto max. € 1090,09 je Schadensfall für Verlust oder Beschädigung. Max. € 7267,28 je Schadensfall durch Unterschlagung bzw. Veruntreuung Max. € 2180,18 je Schadensfall für alle sonstigen Schäden Haftungsausschlüsse gem. § 57-59 AÖSP Verjährung: 6 Monate gem. § 64 AÖSP Haftung: nur bei klarem Verschulden des Spediteurs.
CMR	SZR 8,33 / kg f. Warenschäden
Montrealer Übereinkommen	SZR 19,00 / kg f. Warenschäden in einigen Ländern findet noch das Warschauer Abkommen mit einer Haftung von SZR 16,67 / kg Anwendung!
Hague Visby Rules	SZR 2,-- /kg oder SZR 666,67 / Einheit f. Warenschäden
Hamburg Regeln	SZR 2,50/kg oder SZR 835,-- / Einheit f. Warenschäden
CIM / EBG	SZR 17,-- kg f. Warenschäden

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

3. SVS - Speditionsversicherungsschein

Der Spediteur ist verpflichtet, Schäden, welche dem Auftraggeber durch die Tätigkeit des Spediteurs beim Ausführen des Auftrages erwachsen können auf Kosten des Auftraggebers zu versichern (§39 AÖSp).

Der SVS ist somit eine Haftpflichtversicherung des Spediteurs



Der Auftraggeber kann sich schriftlich als SVS Verbotskunde erklären somit wird keine SVS eingedeckt.

Max. Versicherungssumme EUR 1,500.000,-- per Schadensereignis (Fiala GmbH). Als Versicherungswert gilt der Verkaufswert bzw. gemeine Wert, den das Gut zur Zeit der Auftragserteilung am Ort der Übernahme hat.

Der Spediteur verrechnet die SVS Prämie an den Auftraggeber. Entweder separat als eigene Kostenposition oder in „all in“ Angeboten enthalten.

Ausgeschlossen von der Versicherung sind:

Alle Gefahren die durch eine andere Versicherung z.B. Transport-/Lagerversicherung gedeckt sind.

Warenschäden in der See- und Binnenschiffahrtsspedition

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

3. SVS - Speditionsversicherungsschein

Folgende Vermögensschäden werden durch SVS gedeckt:

Zollfehler, Fehlversand, Nachnahmefehler, Neutralisierungsfehler, Nichtbeachtung einer Flaggenvorschrift, Wahl des falschen Transportmittels, Verwiegen, Vermessen, mangelhafte Verpackung durch den Spediteur, Richtgleitkosten, Besorgung einer Transportversicherung, Schäden, die aus der unrichtigen Ausstellung von Transportdokumenten resultieren

Achtung: Für die in Auftrag gegebenen Lagerung von Güter muss immer eine spezielle Lagerversicherung eingedeckt werden, ausgenommen wenn das Lagerrisiko im Rahmen einer Transportversicherung gedeckt ist !!



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

4. Transportversicherung

Grundsätzliches – Transportversicherung warum?

Worauf ist zu achten

Regress

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

4. Transportversicherung – warum?

- Garantierter Haftungsumfang in der Höhe des Warenwertes + Nebenkosten wie z.B. Transport, Verpackung
- Verkehrsträger übergreifende Deckung
- „schnelle“ Schadensregulierung
- Verursacher unabhängige Schadensregulierung
- Transportversicherung regressiert beim Verursacher
- Vor- , Zwischen-, und Nachlagerung bis zu einer Dauer von .. ? Tagen im Haftungsumfang enthalten.
- Haftungseinschluss von Elementarereignissen sowie Krieg und Streik möglich
- „Haverie-Grosse“ ist im Haftungsumfang enthalten.

Rena
Haverie

Brand

Container-
verlust

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

4. Transportversicherung – Worauf ist zu achten?

- Haftungshöchstgrenzen
- Haftungsausschlüsse
- Einbindung aller bzw. der benötigten Verkehrsträger
- Regionale Deckung – keine wichtigen Länder ausgenommen
- Das das richtige Unternehmen der Begünstigte ist
- Gültigkeit / Laufzeit der Versicherung
- Alle Warengruppen des Unternehmens enthalten sind.
- „spot“ Transporte von z.b. Maschinen im Deckungsumfang enthalten sind bzw. spezifisch eingedeckt werden.
- Deckungsumfang bei Lagerung klar definiert ist
- Ob und welche Verpackungs-, Verladevorschriften im Vertrag sind
- Höhe des Selbstbehaltes
- Einschränkung auf Anzahl der Schadensfälle

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

4. Transportversicherung – Achtung!

- Grundsätzlich nicht gedeckt sind VERMÖGENSSCHÄDEN !
- Sollte es nötig sein eventuelle Pönalen o.ä. zu versichern müssen mit dem Versicherer spezielle Vereinbarungen getroffen werden.
Höhe der Prämie ist abhängig vom Risiko.

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

4. Transportversicherung – Regress

- Rückgriff (gegen einen Schadenverursacher), Haftbarmachung, Inanspruchnahme Dritter aus einem Rechtsanspruch (z. B. im Schadenfall).
- Eine der Pflichten des Versicherungsnehmers und Versicherten im Versicherungsfall ist die unverzügliche Sicherung von Regressansprüchen gegenüber Dritten mittels Haftbarhaltung und Sichern von Beweismittel bzw. Dokumentation / Foto
- Viele Dienstleister in der Logistik sind gegen Regress versichert.



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

5. Außenhandel

Österreich Warenexporte

Österreich Warenimporte

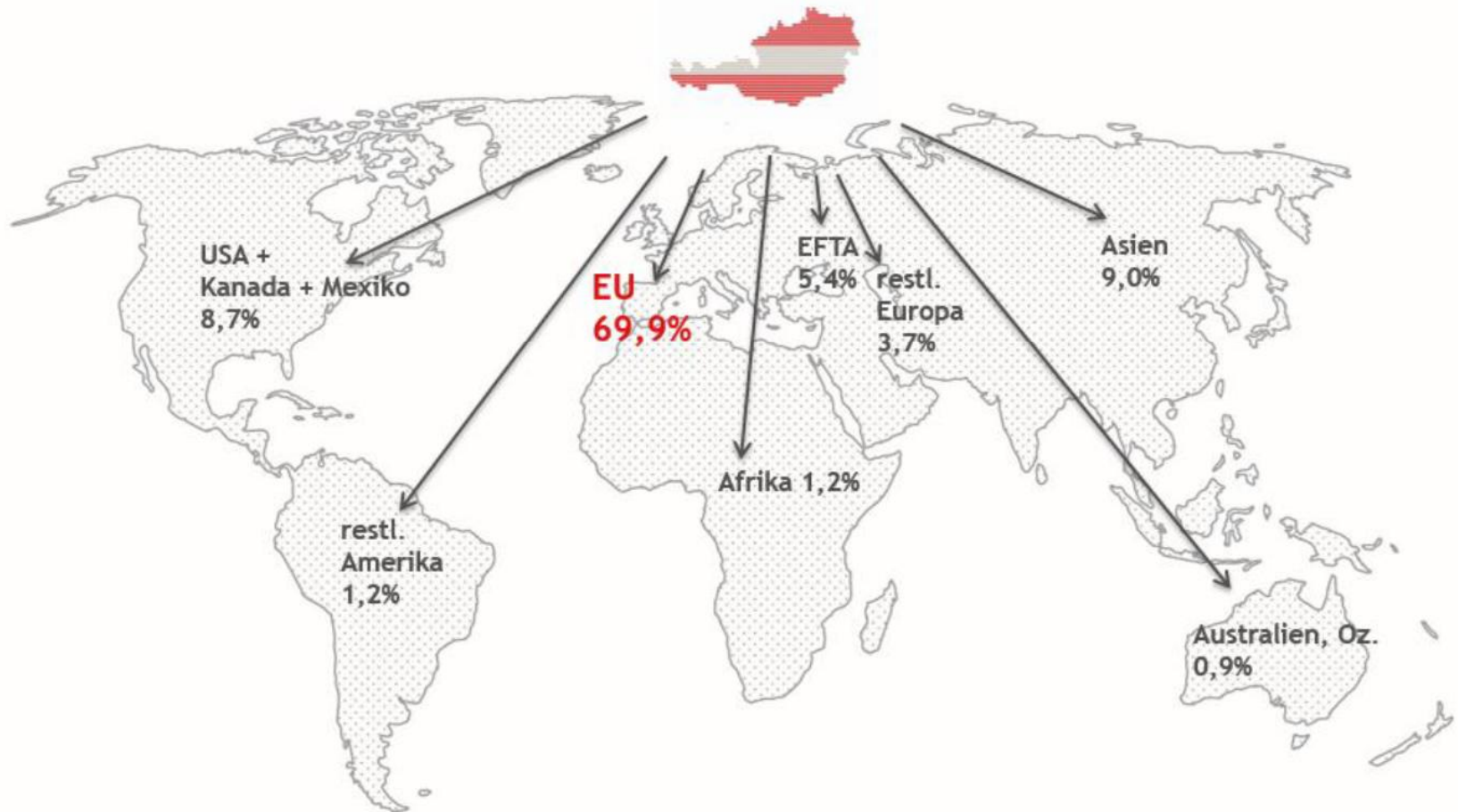
Österreich Handelsbilanz

WKO Service Bereiche

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

5. Außenhandel 2018 – Export nach Wert

ÖSTERREICH'S EXPORTE - ANTEILE 2018



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

5. Außenhandel 2018 – Export TOP Produkte nach Wert

ÖSTERREICHS EXPORTE - TOP-PRODUKTE



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

5. Außenhandel 2018 – Import TOP 10 Länder

	Importe (in Milliarden Euro)	Anteil am Gesamtimport (in %)	Veränderung gegenüber Vorjahr (in %)
Deutschland	55,67	35,8	2,3
Italien	9,86	6,3	8,5
China	9,12	5,9	7,3
Schweiz	6,8	4,4	-10,8
Tschechien	6,7	4,3	5,5
USA	5,98	3,8	2,9
Frankreich	4,3	2,8	8,7
Niederlande	4,29	2,8	4,9
Polen	4,21	2,7	10,7
Ungarn	4,2	2,7	6,2

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

5. Außenhandel 2018 – Import nach Warengruppen

	Importe (in Milliarden Euro)	Anteil am Gesamtimport (in %)	Veränderung gegenüber Vorjahr (in %)
Maschinen und Fahrzeuge	54,7	35,1	4,2
Bearbeitete Waren	25	16	6,8
Chemische Erzeugnisse a. n. g.	21,2	13,6	4,5
Brennstoffe, Energie	12,8	8,2	19,2
Ernährung	9,8	6,3	0,5
Rohstoffe	6,4	4,1	8,1
Getränke und Tabak	1	0,6	11,5
Tierische und pflanzliche Öle, Fette	0,4	0,3	5,3
Sonstige Fertigwaren	22,8	14,7	3,9
Waren a. n. g.	1,7	1,1	-3,2

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

5. Außenhandel - Handelsbilanz

) vorl. Werte	2018)		
	Exporte	Importe	Handelsbilanz
WELT	150.004.005.949	155.712.869.709	-5.708.863.760
Deutschland	45.258.126.130	55.671.143.022	-10.413.016.892
USA	10.601.694.078	5.983.216.779	4.618.477.299
Italien	9.773.670.106	9.857.855.752	-84.185.646
Schweiz	7.012.943.136	6.798.811.647	214.131.489
Frankreich	6.397.074.292	4.295.796.021	2.101.278.271
Tschechische Republi	5.540.311.195	6.697.675.488	-1.157.364.293
Ungarn	5.105.625.632	4.202.346.043	903.279.589
Polen	4.855.858.216	4.211.121.820	644.736.396
Vereinigtes Königreich	4.187.154.723	2.862.109.421	1.325.045.302
China	4.057.697.076	9.123.053.563	-5.065.356.487
Slowakei	3.184.091.670	3.490.220.959	-306.129.289
Slowenien	3.114.545.817	2.154.133.731	960.412.086
Niederlande	2.905.422.368	4.285.575.065	-1.380.152.697
Spanien	2.632.848.807	2.514.542.165	118.306.642
Rumänien	2.542.475.121	1.475.424.672	1.067.050.449
Belgien	2.114.349.327	2.043.857.367	70.491.960
Russische Föderation	2.104.584.529	3.290.735.724	-1.186.151.195
Schweden	1.698.409.063	1.504.129.082	194.279.981
Japan	1.529.461.239	2.242.654.761	-713.193.522
Korea, Republik	1.328.277.523	859.587.292	468.690.231
Türkei	1.321.367.747	1.673.426.392	-352.058.645
Kroatien	1.318.233.993	709.420.839	608.813.154
Mexiko	1.270.186.697	379.416.657	890.770.040
Kanada	1.225.703.762	339.247.706	886.456.056
Australien	1.181.280.926	126.935.906	1.054.345.020
Indien	923.549.825	945.923.917	-22.374.092
Brasilien	832.586.323	454.026.828	378.559.495

Handels-
bilanz
Österreich
2018 vorl.

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

6. Zahlungsmodalitäten im Außenhandel

Zahlungsmodalitäten

Dokumentenakkreditiv

Export Dokumentation Warendokumente

Export Dokumentation Transportdokumente

WKO Servicebereiche

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

6. Zahlungsmodalitäten im Außenhandel

- Vorkassakassa
- Barzahlung bei Übergabe
- Offene Rechnung mit Zahlungsziel
- Nachnahme
- Dokumenteninkasso (cash against documents)
- Dokumentenakkreditiv (Letter of Credit) (ERA 600 ICC)
 - Wiederrufliches Akkreditiv
 - Unwiederrufliches unbestätigtes Akkreditiv
 - Unwiederrufliches bestätigtes Akkreditiv
durch Eröffnende- und Avisierende Bank

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

6. Zahlungsmodalitäten im Außenhandel - Dokumentenakkreditiv



LC 1

LC 2

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

6. Export Dokumentation - Warendokumente

- Proforma Rechnung
- Handels Rechnung
- Konsulatsfaktura (Bestätigung des Konsulates des Empfangslands, das der Rechnungsbetrag dem Handelswert der Ware entspricht
- nur mehr in wenigen Ländern z.b. Philippinen gefordert)
- Zoll Rechnung
- Pack-, Colli-, Gewichtslisten
- Analyse-, Inspektions-, Qualitätszertifikate
- Werksattest
- Veterinär-, Phytosanitärzeugnisse
- Ursprungszeugnisse

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

6. Export Dokumentation – Export Rechnung / Handelsrechnung

Inhalte der Export Rechnung / Handelsrechnung

- Zahlungsbedingungen
- Gegebenenfalls L/C (Letter of Credit) Nummer
- Bankverbindung
- Zolltarifnummer
- Bei Lieferung innerhalb der Gemeinschaft (EU)
 - UID Nummer des Exporteurs
 - UID Nummer des Empfängers (Importeurs)
- Bei Lieferung in Drittländer
 - Hinweis auf die steuerfreie Ausfuhrlieferung
(diese Lieferung ist als steuerfreie Ausfuhrlieferung gem. § 7 UST
Gesetz von der österreichischen Umsatzsteuer befreit.)

Eine handschriftliche Unterfertigung der Handels Rechnung ist grundsätzlich nicht gefordert, eine Verpflichtung dazu kann sich aber aus zollrechtlichen Vorschriften des Empfangslandes bzw. aus Anforderungen eines Akkreditivs ergeben.

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

6. Export Dokumentation - Transportdokumente

- CMR Frachtbrief = LKW Transport
- CIM Frachtbrief = Internationaler Eisenbahn Transport
- EBG Frachtbrief = Nationaler Eisenbahn Transport in AT
- AWB (Airway Bill) = Luftfracht Transport
- OBL (Ocean Bill of Lading) = Seefracht Transport
- FBL (Fiata Combined Bill of Lading)
- FCR (Forwarding Agent`s Certificate of Receipt)
- FCT (Forwarding Agent`s Certificate of Transport)

- Versicherungspolizze
- Versicherungsbestätigung

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

6. Export Dokumentation – Transportdokumente CMR Frachtbrief

1 Absender (Name, Anschrift, Land) / Expéditeur (Nom, adresse, pays) 			INTERNATIONALER FRACHTBRIEF LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE  Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenseitigen Abmachung des Bestimmungsortes des Übernahmestandes über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßentransport (CMR). Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, à la Convention relative au contrat de transport international des marchandises par route (MR).		
2 Empfänger (Name, Anschrift, Land) / Destinataire (Nom, adresse, pays) 			16 Frachtführer (Name, Anschrift, Land) / Transporteur (nom, adresse, pays) 		
3 Auslieferungsort des Gutes / Lieu prévu pour la livraison de la marchandise Ort / Lieu Land / Pays			17 Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land) / Transporteurs successifs (nom, adresse, pays) 		
4 Ort und Tag der Übernahme des Gutes / Lieu et date de la prise en charge de la marchandise Ort / Lieu Land / Pays Datum / Date			18 Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer / Réserves et observations des transporteurs 		
5 Beigefügte Dokumente / Documents annexes Alle Dokumente welche dem Fahrer übergeben werden !!					
6 Zeichen und Nummern / Marques et numéros 	7 Anzahl der Packstücke / Nombre des colis 	8 Art der Verpackung / Mode d'emballage 	9 Bezeichnung des Gutes / Nature de la marchandise 	10 Statistik Nr. / No. statist. 	11 Bruttogewicht in kg / Poids brut, kg
12 Umfang / cm 					
13 Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Behandlung) / Instructions de l'expéditeur (formalités douanières et autres) Alle speziellen Anweisungen !!	19 Zu zahlen von A payer par Fracht / Prix de transport Ermäßigung / Réduction Zwischensumme / Solde Zuschläge / Suppléments Nebengebühren / Frais accessoires Sonstiges / Divers Zu zahlende Gesamtsumme / Total à payer		20 Absender / L'expéditeur 	21 Währung / Monnaie 	22 Empfänger / Le destinataire
14 Rückerstattung / Remboursement 					
15 Frachtzahlungsanweisung / Prescription d'affranchissement Infr. franco unfrei Non franco			20 Besondere Vereinbarungen / Conventions particulières Alle besonderen Vereinbarungen !!		
21 Ausgefertigt in / Établi à 			24 Gut empfangen / Réception des marchandises am / le Datum / Date		
22 Unterschrift und Stempel des Absenders (Signature et timbre de l'expéditeur) 			23 Auch Stempel !!! Unterschrift und Stempel des Frachtführers (Signature et timbre du transporteur) 		
25 Benutzer Grenzübergang Angaben zur Ermittlung der Tarifentfernung mit Grenzübergängen von bis km 			28 Berechnung des Beförderungspreises Frachtpf. / Gewicht in kg Tarifnote: Sonderabmachung Güterarten Währung Frachtsatz Beförderungspreis 		
26 Vertragspartner des Frachtführers ist - kein - Häftgewerbetreibender im Sinne des anzuwendenden Tarifs 					
27 Amtliches Kennzeichen / Nutzlaster in kg Kfz Anhänger			Summe CEMT		
Benutzte Genehmigungs-Nr. 			National Bilateral EG		

Gelbe Felder müssen unbedingt korrekt ausgefüllt werden !!

ADR = Gefahrgut

Achtung: spezielle Vorschriften!!!

Archivierung im Unternehmen:
(oder beim Dienstleister jederzeit abrufbar!)

Im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen müssen mit Übernahmebestätigung versehene, „gut lesbare“ CMR für eventuelle Prüfungen durch die Finanz- oder Steuerbehörden mindestens 7 Jahre ordnungsgemäß und jederzeit abrufbar, archiviert werden.

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

7. Bill of Lading

Bill of Lading oder Konnossement

Namens- oder Rekta Konnossement

Order Konnossement

Speditions Bill of Lading – Berger BL

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

7. Bill of Lading – Arten von Bill of Lading

In der Schifffahrt unterscheiden wir im Wesentlichen die folgenden Arten von Bill of Lading`s:

- a) Marine oder Ocean Bill of Lading Port to Port
 - b) Multimodal (Combined) Transport Bill of Lading
 - c) Fiata Combined Bill of Lading (FBL) = Spediteur Bill of Lading
 - d) Express oder Sea Waybill = elektronisches Bill of Lading
- a), b), c) sofern als „order“ Konnossement erstellt sind „begebbare“ d.h. handelsfähige Dokumente. Aussteller sind die Reeder oder NVOCC`s (non vessel operating common carrier) oder im Falle des FBL der Spediteur.
- d) Ist ein „n i c h t“ begebbares“ Dokument und wird nur in Kopien erstellt. Dieses Dokument ermöglicht die umgehende Auslieferung der Ware an den eingetragenen „Consignee“

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

7. Bill of Lading – Speditions BL – Berger BL

Haftungseinschränkung gem. Absatz 8.3 der BL Bedingungen auf der Rückseite

SHIPPER AGRANA STÄRKE GMBH ATUS8198337 CONRATHSTRASSE 7 AT 3950 GMDorf		MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING (TCL) No. BL-604268-BL-1  Besser. Berger	
CONSIGNEE: This BL is not negotiable unless marked "To Order" or "Order of..." here. GE TE CE CO., LTD. 208 WIRELESS ROAD BLDG. 15TH FL. UNIT 1501, 208 WIRELESS RD LUMPINI PATHUMWAN, BANGKOK THAILAND 10330		BERGER LOGISTIK GMBH BAHNHOFPLATZ 1 AT 6300 WÖRGL	
NOTIFY PARTY: SAME AS CONSIGNEE		FOR PARTICULARS OF DELIVERY APPLY TO: KERRY APEX (THAILAND) CO. LTD 163 THAI SAMUT BUILDING, 14TH FLOOR, AB SURAWONGSE ROAD, SURAWONGSE 10500 BANGKOK, THAILAND PHONE: +66 2 233588-204 E-MAIL: BEAEXP@KERRYAPEX.COM	
VESSEL AND VOYAGE NO. AT080		PORT OF LOADING HAMBURG	
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF BL-504258-BL-1 / 2684746		PORT OF DISCHARGE BANGKOK	
NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL BL'S 3/TREE		PRE-CARRIAGE BY ORIGIN	
Container Numbers, Seal and Marks & Numbers (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)		Description of Package and Goods 1 PALLET 30 PACKAGES 700 KG MAXISTA 9080	
SHIPPING MARKS SHIPPERS LOAD, STOW AND COUNT STOWED INTO CONTAINER:		Gross Weight kgs 765,30	
SHIPPED ON BOARD: 28.11.2018 SHIPPERS LOAD, STOW AND COUNT STOWED INTO CONTAINER:		Measurement cbm 1,280	
FREIGHTS & CHARGES *** FREIGHT PREPAID *** *** ORIGINAL BILL OF LADING *** DRAFT			
RECEIVED by the Carrier in external apparent good order and condition unless otherwise stated the number of containers, packages or other customary freight units to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading whether written, printed or stamped or otherwise incorporated by which the Merchant agrees to be bound in accepting this Bill of Lading. The particulars given above as stated by the Merchant and the weight, measure, quantity, marks, condition, contents and value of the Goods contained hereon by the Carrier, in witness whereof the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed and whenever one Bill of Lading has been surrendered any others shall be void. Total number of containers / packages 0 / 30 Place and date of issue WÖRGL, 15.11.2018 Berger Logistik (see center) BERGER LOGISTIK GMBH BAHNHOFPLATZ 1 AT 6300 WÖRGL RENE GÖTL			



Definitions

"Freight Forwarder" means BERGER LOGISTIK, who issues the FBL, and assumes liability for the performance of the contract.

"Merchant" means and includes the Shipper, the Consignee, the Holder of this FBL, the Consignee, the person who concludes the multimodal transport contract with the Freight Forwarder.

"Carrier" means the person entitled to receive the goods from the Freight Forwarder.

"Owner in charge" means the goods have been loaded onto and accepted for carriage by the Freight Forwarder at the place of receipt indicated in this FBL.

"Goods" means any property including but not limited to, as well as, containers, packages or similar articles of transport or packaging not accepted by the Freight Forwarder, irrespective of whether such property is to be in a vessel or on a vehicle.

1. Applicability

Notwithstanding the heading, Multimodal Transport Bill of Lading (TCL) These conditions shall also apply to the use of this FBL.

2. Issuance of this FBL

2.1 The Freight Forwarder shall be entitled to perform under its own name to provide the performance of the contract.

2.2 The Freight Forwarder shall be entitled to perform under its own name to provide the performance of the contract.

3. Responsibility and liability to the Freight Forwarder

3.1 The FBL is issued as a negotiable instrument and is subject to the provisions of the law applicable to negotiable instruments.

3.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

4. Description of Goods and Measurement

4.1 The Merchant shall provide the description of the goods to the Freight Forwarder in a written form.

4.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

5. Description of Goods and Measurement

5.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

5.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

6. Freight Forwarder's Liability

6.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

6.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

7. Payment of Freight

7.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

7.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

8. Limitation of Liability

8.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

8.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

9. Force Majeure

9.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

9.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

10. Assignment

10.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

10.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

11. Waiver

11.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

11.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

12. Notice

12.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

12.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

13. Force Majeure

13.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

13.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

14. Assignment

14.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

14.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

15. Waiver

15.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

15.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

16. Notice

16.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

16.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

17. Force Majeure

17.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

17.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

18. Assignment

18.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

18.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

19. Waiver

19.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

19.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

20. Notice

20.1 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

20.2 The Freight Forwarder shall be liable to the Holder of this FBL for the performance of the contract.

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

7. Bill of Lading – Carrier Bill of Lading Beispiel Hapag Lloyd

Carrier: Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg

Bill of Lading

Multimodal Transport or Port to Port Shipment

Shipper:



Carrier's Reference: B/L No.: Page:

Consignee (not negotiable unless consigned to order):

Export References:

Forwarding Agent:

Notify Address (Carrier not responsible for failure to notify, see clause 20 (1) hereof):

Consignee's Reference:

Place of Receipt:

Vessel(s): Voyage No.:

Place of Delivery:

Port of Loading:

Port of Discharge:

Container Nos., Seal Nos., Marks and Nos.	Number and Kind of Packages, Description of Goods	Gross Weight	Measurement
SAMPLE NOT VALID			

Shipper's declared Value [see clause 7(c) and 7(d)]

Above Particulars as declared by Shipper. Without responsibility or warranty as to correctness by Carrier [see clause 11]

Total No. of Containers received by the Carrier		Packages received by the Carrier	
Movement:		Currency:	

Charge	Rate	Basic	W/Vol/Val	Freight	Amount

Total Freight Prepaid	Total Freight Collect	Total Freight

RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Total No. of Containers or Packages received by the Carrier" for Carriage subject to all the terms and conditions hereof (INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. One original Bill of Lading, duly endorsed, must be surrendered by the Merchant to the Carrier in exchange for the Goods or a delivery order. In accepting this Bill of Lading the Merchant represents and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the Merchant. IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated below all of the latter and date have been signed, one of which being accomplished the others to stand void.

Place and date of issue:

Freight payable at:

Number of original Bills:

Hapag Lloyd
BL
Bedingungen

90062345 L.V. 03/13

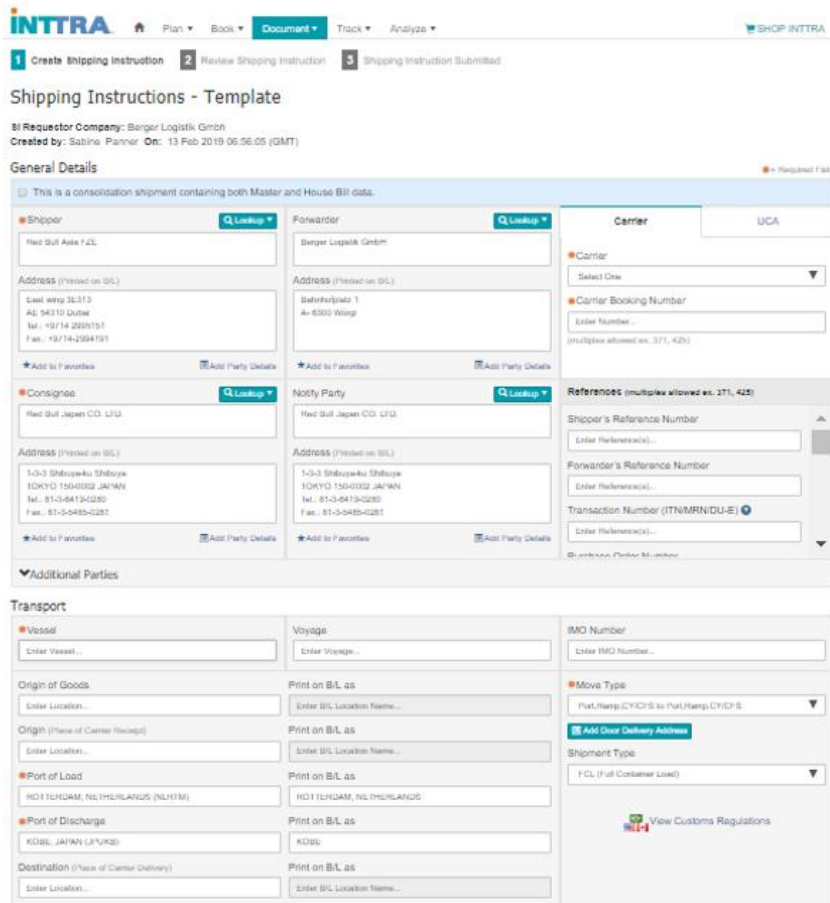
Beispiel eines
„Namens- oder Rekta
Konnossement“
Der eingetragene „Consignee“ ist
der Verfügungsberechtigte an der
Bestimmung

LOGacademy, Wolfgang Osond

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

7. Bill of Lading - Shipping Instructions

Die Shipping Instructions werden bei Berger „manuell“ aus Ibase (Ansicht BL Vorlage mit download in Excel) in Vorlagen am INTTRA Portal übertragen und an den Carrier (INTTRA Carrier) übermittelt.



INTTRA Plan Book Document Track Analyze SHOP INTTRA

1 Create Shipping Instruction 2 Review Shipping Instruction 3 Shipping Instruction Submitted

Shipping Instructions - Template

Requestor Company: Berger Logistik GmbH
Created by: Sabine Panner On: 13 Feb 2019 06:56:05 (GMT)

General Details

☐ This is a consolidation shipment containing both Master and House B/L data.

Shipper **Forwarder**

Head B/L Aka FZB
Berger Logistik GmbH

Address (Printed on B/L)

East wing 3E312
A/E 54310 Dubai
Tel: +9714 2009157
Fax: +9714 2004151

Address (Printed on B/L)

Bahnhofplatz 1
A-6300 Wiesel
Tel: +43 2232 2000000
Fax: +43 2232 2000001

Carrier **Carrier** UCA

Select One

Center Booking Number

Enter Number...

(multiple allowed ex. 371, 425)

Consignee **Notify Party**

Head B/L Japan CO. LTD.

Address (Printed on B/L)

1-3-3 Shibuya-shi
Tokyo 150-0002 JAPAN
Tel: 81-3-5481-3428
Fax: 81-3-5481-3427

Address (Printed on B/L)

1-3-3 Shibuya-shi
Tokyo 150-0002 JAPAN
Tel: 81-3-5481-3428
Fax: 81-3-5481-3427

References (multiple allowed ex. 371, 425)

Shipper's Reference Number

Enter Reference(s)...

Forwarder's Reference Number

Enter Reference(s)...

Transaction Number (ITNMR/IDU-E)

Enter Reference(s)...

Additional Parties

Transport

Vessel **Voyage**

Enter Vessel... Enter Voyage...

IMO Number

Enter IMO Number...

Origin of Goods **Print on B/L as**

Enter Location... Enter B/L Location Name...

Origin (Place of Carrier Receipt) **Print on B/L as**

Enter Location... Enter B/L Location Name...

Port of Load **Print on B/L as**

RO1 LUDAM, NETHERLANDS (NL/EM)

Port of Discharge **Print on B/L as**

KDGL JAPAN (JA/KD)

Destination (Place of Carrier Delivery) **Print on B/L as**

Enter Location... Enter B/L Location Name...

Move Type

Full/Empty CY/CFS to Full/Empty CY/CFS

Shipment Type

Full (Full Container Load)

Carrier sendet danach den BL Draft an Berger OPS oder stellt den BL Draft auf der Carrier web-page zum download bereit.

Berger prüft Draft > gibt OK an Carrier oder Korrekturanweisung

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

8. Übersee Märkte mit besonderen Bestimmungen u. Anforderungen

Restriktionen im Außenhandel

Servicebereiche der WKO

Red Bull Anweisungen

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

8. Restriktionen im Außenhandel / Servicebereich WKO

Im Außenhandel muss der Exporteur mit sich verändernden Import Bestimmungen im jeweiligen Empfangsland sowie Ausfuhrbestimmungen, Länder- oder personenbezogenen Embargos und Sanktionen ausgehend vom Export Land bzw. der Ländergemeinschaft, rechnen.

All diese Bestimmungen und Veränderungen können schwerlich im Unternehmen für alle weltweiten Märkte aktuell gehalten werden.

Ein Exporteur in der EU kann nicht davon ausgehen, dass die Importbestimmungen eines Empfangslandes (Drittland) für alle EU Exportländer harmonisiert wurden. Dies ist ein wichtiger Umstand bei Handelsgeschäften mit Lieferungen aus verschiedenen Ursprungsländern.

Ministerium, Wirtschaftskammern, Außenhandelsstellen, Handelskammern, Banken und Export Beratungsstellen bieten hier unentgeltlich und gegen Gebühren, Hilfestellung.

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

8. Restriktionen im Außenhandel / Servicebereich WKO

Seitens der Wirtschaftskammer Österreich (WKO) sind hier sicherlich die Initiative www.go-international.at

die Angebote des WKO web-shop

<https://webshop.wko.at/publikationen/aussenwirtschaft.html>

sowie die Beratungsleistung

der Außenhandelsstellen im In- und Ausland (110 Stützpunkte),

<https://www.wko.at/Content.Node/service/aussenwirtschaft/AussenwirtschaftsCenter-Liste.html>

sehr hilfreich.

Die Liste der Länder- oder personenbezogenen Embargos und Sanktionen findet sich im web

<https://www.wko.at/Content.Node/service/aussenwirtschaft/fhp/Embargos/Laender-oder-personenbezogene-Embargos-und-Sanktionen.html>

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

8. Red Bull Länderspezifische Anweisungen

Red Bull Planungsprämissen und andere OPS relevante Anweisungen:

JP	2Steps	4:5 (wie Flaschen) 5:6 (Flaschen) 3:2	• Tokyo (Kanagawa), Kobe (Amagasaki), Tomakomai (Hokkaido) Max. 8 Container per Shipment Immer High Cube Incoterm und Frankatur manuell ausbessern, Aufträge kommen immer mit Tokyo			Anlieferung immer per LKW alles Duisburg Carrier Haulage bei CMA und ONE Flaschen werden in Nülders produziert, Rest in Widnau NMDs und T-Docs • Bekommen wir per Mail von DPA – müssen kontrolliert und bestätigt werden • Abgestempelte NMDs bekommen wir später von DPA retour -> hinterlegen	• HS Code muss für jeden Container übermittelt werden, darf aber nicht auf Draft/SWB stehen ex CH 220299 ex AT 220210 • Trayanzahl – Kubikmeter 4680 = 50.000 CV 3549 = 45.000 CV 2080 = 40.000 CV	• 1 Tag nach SWB eintragen an Kashish und in CC Satomi und Ryoko nur SWB und NMD	Current List Wird immer am FR geschickt sobald alle SWB der Woche eingetragen sind. Swimming Stock (Fahrt): Alles bis Shipment löschen außer POD; ATA- alle mit ATA löschen. Leere einblenden; Filter raus, Karteikarte umbenennen Stock in precarriage (Sendung): Country of Destination und Gate In löschen; ATD- nur leere Werte einblenden, Rest löschen; Filter raus, Karteikarte umbenennen und zu Swimming Stock dazu Zusammenfügen in ein Excel zuerst Swimming Stock. dann Stock i. p. Speichern als Excel Arbeitsmappe auf Desktop, Mail an Kashish Umbenennen -> Berger_Statusreport 2018-Monat-Tag -> speichern JP Ordner-Berger Statusreport Wichtige Infos • Bei Umbuchungen auch Rauch informieren, dass sich das Schiff geändert hat, damit sie Schiffsnamen auf T1 korrigieren - Mail auf Englisch an Thomas Laengle, Brigitte Walser, Stefan Siegler und Kashish in CC • Wenn Mengenanpassung -> Draft an Kashish schicken und von ihr bestätigen lassen, erst dann an Reederei bestätigen • Bei SPLITTUNGEN immer den alten LS auf dem Draft lassen. ZB ctr. TCNU7828292 wird von LS 0087134069 gesplittet und auf LS 00871342445 gehängt, auf BL/Draft bleibt weiterhin LS 0087134069 • SPLITTUNGEN Japan einen Report schicken warum gesplittet wurde (Vorlage in Diebstahl- Schäden)
----	--------	---	---	--	--	---	--	---	---

Red Bull
Anweisungen



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

9. SOLAS VGM

Solas VGM

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

9. SOLAS VGM

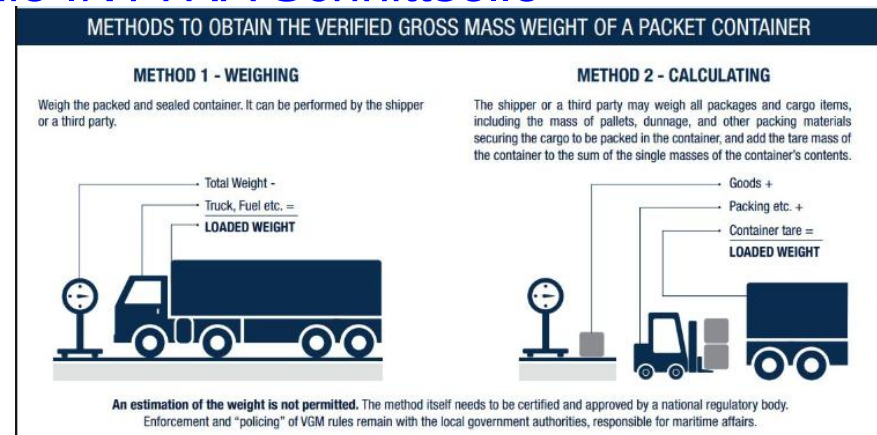
- SOLAS VGM – Safety of Life at Sea, Verified Gross Mass**

Die International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

SOLAS zum Schutz des menschlichen Lebens auf See ist eine UN-Konvention zur Schiffssicherheit.

Seit dem **1. Juli 2016** sind Verlader verpflichtet, dem Carrier vor Verladung eines gepackten Containers das verifizierte Bruttogewicht (Verified Gross Mass – VGM) zu melden. Alle Mitgliedsstaaten der IMO müssen die VGM-Vorschrift unter Berücksichtigung ihrer nationalen Gesetzgebung anwenden. **VGM geht bei Berger aus lbase über die INTTRA Schnittstelle**

Liste der Terminals
in AT für VGM
Ermittlung



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

10. THC`s, Storage, DEM / DET, local charges, LKW Standgelder

Terminal Handling Charges – THC`s

Storage, Demurrage, Detention

Local Charges Übersee Länder

Eventuelle LKW Standgelder im Empfangsland

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

10. Terminal Handling Charges - THC`s + Seefracht Rate

- **Terminal Handling Charges – THC`s**

Ist die Leistung am Container Terminal im Hafen für die Manipulation des Containers

Im **Export** d.h. im POL von Ankunft Fahrzeug (LKW, Bahn, Barge) bis CY Port – Container Yard (ist die Lagerfläche am Terminal)

Im **Import** d.h. im POD von CY Port – Container Yard (ist die Lagerfläche am Terminal) bis Abgang Fahrzeug (LKW, Bahn, Barge)

- **Seefracht Rate (Basis Rate – reine Seefracht)**

Die Seefracht Rate ist grundsätzlich die Leistung für die Verschiffung des Container von CY PORT OF LOADING (POL) bis CY PORT OF DISCHARGE (POD). Die Manipulation des Containers im POL von CY auf das Schiff und im POD vom Schiff auf CY ist in der Seerate enthalten. Der Reeder hat dazu die nötigen Preisvereinbarungen mit den Terminals in den Häfen bzw. ist fallweise Eigentümer von Terminals

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

10. Local Charges an der Bestimmung

Die Carrier und die lokalen Behörden berechnen an der Endbestimmung abhängig vom Land und Hafen die unterschiedlichsten Gebühren die grundsätzlich „collect“ gestellt d.h. an den Empfänger im Bill of Lading verrechnet werden.

Der Importeur (Käufer) muss sich vor der Bestellung von Waren mit diesen „lokalen“ Kosten vertraut machen um keine Überraschungen zu erleben.

Sollte der Verkäufer über die Lieferkondition alle Kosten bis zum „Haus“ des Empfängers tragen, muss sich dieser mit den lokalen Kosten im Empfangsland befassen und in seiner Gesamtkalkulation/Preisgestaltung berücksichtigen.

Bei Importen nach Europa (Zentraleuropa) halten sich diese local charges in Grenzen. Verrechnet werden von den Carrier z.B. Delivery Order Fees oder BL Release Kosten

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

10. Inland Weiterleitung an der Bestimmung, eventl. LKW Standgelder

Abhängig von der Lieferkondition wird die Weiterleitung von Container im Empfangsland vom Käufer oder Verkäufer organisiert und bezahlt.

Im Themenblock INCOTERMS befassen wir uns mit den dazugehörigen Klauseln

Die Carrier bieten auf Anfrage fallweise die Inland Weiterleitung im Empfangsland inkludiert in der Seefracht an = CY Port of Loading bis DOOR final Destination Preis oder als separate Kostenposition ONCARRIAGE ab CY Port of Discharge bis CY Rail Ramp oder bis DOOR

Ebenso wie in Europa sind auch die LKW Entladefreien Zeiten bei der Zustellung und die Standgelder nach den freien Zeit zu beachten und entsprechend zu vereinbaren.

Die Verantwortung liegt wieder abhängig von der Lieferkondition beim Verkäufer oder Käufer. Die Bezahlung eventueller Standgeldkosten ist in den INCOTERMS nicht automatisch geregelt!

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

10. Storage, Demurrage (DEM), Detention (DET)

Ist ein sehr sensibles und wichtiges Thema welches mit hohen Kosten verbunden und **n i c h t** über die INCOTERMS geregelt ist!!

Nach den „freien Zeiten“ (verhandelt oder gem. Tarif) fallen sehr hohe Kosten je Container und Tag an !!

Hapag Lloyd Germany Export DEM_DET

STORAGE - Verrechnung durch den Reeder oder Terminal Betreiber

- Bezieht sich auf die **Lagerung von Container im definierten Inland Terminal oder Seehafen Terminal** in der Ursprungsregion wie auch in der Empfangsregion = Kosten für die Lagerfläche

DEMURRAGE (DEM) - Verrechnung durch den Reeder

- Bezieht sich auf die **Kosten für den Container bei Abstellung im Seehafen** Terminal POL oder POD
- In Zentraleuropa ist die STORAGE in der Regel in der Demurrage inkludiert. In Übersee muss die Situation entsprechend geprüft werden, wobei die Verrechnung an den Empfänger erfolgt.

DETENTION (DET) – Verrechnung durch den Reeder

- Bezieht sich auf die **Kosten für den Container** ab Abnahme Leercontainer im Depot bis Anlieferung POL (Export) und ab Abnahme POD (Import) bis Leercontainer Rücklieferung auf das Depot.

11. INCOTERMS

Erklärung + Anwendung

INCOTERMS 2010 – allg. Übersicht

INCOTERMS 2010 - Details

INCOTERMS 2020 - Änderungen

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS – International Commercial Terms

Die Incoterms wurden von der Internationalen Handelskammer (*International Chamber of Commerce*, ICC) entwickelt und 1936 erstmals aufgestellt. Der Stand der Incoterms wird durch Angabe der Jahreszahl gekennzeichnet. Sie wurden mehrfach angepasst die aktuelle Fassung sind die *Incoterms 2010* (7. Revision). Die Incoterms 2010 wurden als 7. Revision zum 1. Januar 2011 implementiert: Hierdurch werden die ursprünglich 13 Klauseln der Incoterms 2000 auf 11 Klauseln bei den Incoterms 2010 reduziert, wovon 7 multimodal und 4 nur im See- oder Binnenschifftransport einsetzbar sind.

Die Incoterms haben keine Gesetzeskraft; sie werden nur Vertragsbestandteil, wenn sie von Käufer und Verkäufer in den Vertrag einbezogen werden. Zum Beispiel muss im Vertrag erwähnt sein „CIP gemäß INCOTERMS 2010“, wobei 2010 auf die jeweilige Version der Incoterms verweist. Sonderbestimmungen in einzelnen Verträgen zwischen den Parteien gehen den Incoterms vor.

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS – International Commercial Terms

Die Incoterms regeln vor allem die Art und Weise der Lieferung von Gütern.

Die Bestimmungen legen fest, welche Transportkosten der Verkäufer, welche der Käufer zu tragen hat und wer im Falle eines Verlustes oder Beschädigung der Ware das finanzielle Risiko trägt (Gefahrenübergang).

Die Incoterms geben jedoch keine Auskunft darüber, wann und wo das Eigentum an der Ware von dem Verkäufer auf den Käufer übergeht.

Auch Zahlungsbedingungen und Gerichtsstand werden über sie nicht geregelt.

Jeder Incoterm benötigt zudem eine Ortsangabe, die je nach Vereinbarung genau (Adresse) oder variabel (beispielsweise ein Hafengebiet) sein kann.

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS 2010

3 Letter Code	Incoterm	alle Verkehrs- träger	Binnen- u. Hochseeschiff
EXW	Ex Works	X	
FCA	Free Carrier	X	
CPT	Carriage Paid To	X	
CIP	Carriage and Insurance Paid To	X	
DAT	Delivered at Terminal	X	
DAP	Delivered at Place	X	
DDP	Delivered Duty Paid	X	
FAS	Free Alongside Ship		X
FOB	Free On Board		X
CFR	Cost and Freight		X
CIF	Cost, Insurance, Freight		X

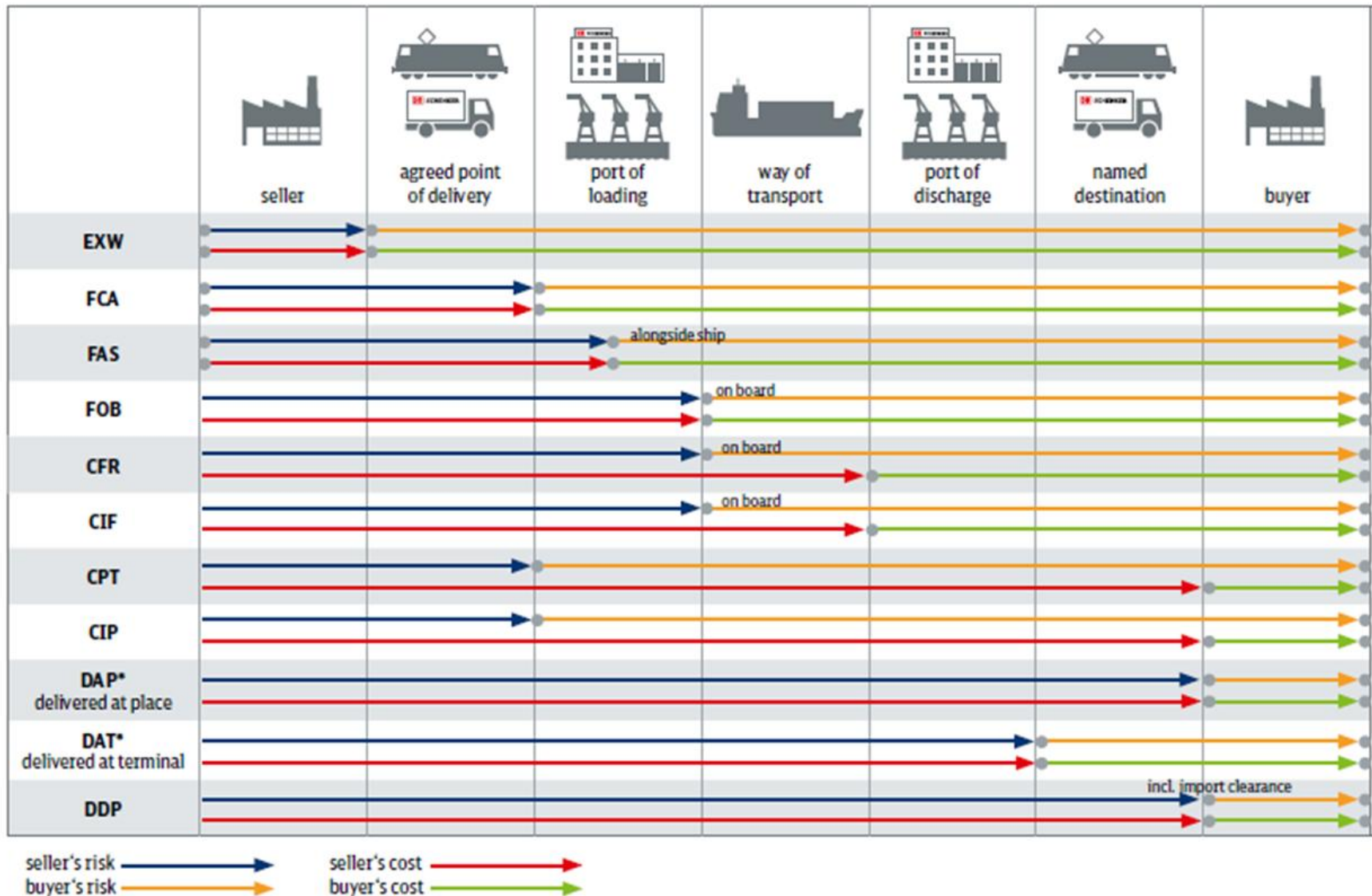
Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS 2010 – Änderung zu INCOTERMS 2000

Incoterms 2000	Änderung mit Revision 2010
DAF Delivered at Frontier	Ersetzt durch DAP
DES Delivered ex Ship	Ersetzt durch DAP
DDU Delivered Duty unpaid	Ersetzt durch DAP
DEQ Delivered ex Quay	Ersetzt durch DAT
FOB, CFR, CIF	Erfolgt der Gefahrenübergang erst wenn die Ware auf Schiffsdeck abgesetzt wird (Incoterm 2000 war der Gefahrenübergang die Reling Seeschiff)

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS 2010 – Übersicht



Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS 2010 – Details je INCOTERM

EXW – Ex Works

Der Verkäufer erfüllt die Lieferverpflichtung wenn er die Ware dem Käufer

- zu einem vereinbarten Zeitpunkt
- an einem vereinbarten Ort

zur Abholung bereitstellt.

Die Verladung auf das Transportmittel hat durch den Käufer zu erfolgen bzw. hat er diese zu seinen Lasten und auf sein Risiko zu organisieren!

Der Käufer hat auch für eventuelle Export Abfertigungen auf seine Kosten Sorge zu tragen und eventuelle Export Gebühren zu tragen!

Achtung: Wie wird EXW in der Praxis „exekutiert“ > Großteils erfolgt die Verladung durch den Verkäufer in der Hoffnung, dass kein Schaden entsteht

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS 2010 – Details je INCOTERM

FCA – Free Carrier (benannter Ort)

Der Verkäufer muss die Ware am vereinbarten Ort und zum vereinbarten Zeitpunkt auf das vom Käufer bereitgestellte Transportmittel verladen (übergeben)

Der Verkäufer hat alle Export Zollformalitäten zu erfüllen sowie gegebenenfalls die Ausfuhrgenehmigung und/oder andere behördliche Genehmigungen für den Export zu beschaffen. Damit verbundene Kosten und Gebühren gehen zu Lasten des Verkäufers.

Achtung: Können wir als Verkäufer die ordnungsgemäße Verladung (Übergabe) auf das vom Käufer bereitgestellte Verkehrsmittel vornehmen und welche Kosten und Aufwendungen erwachsen uns daraus? Wie erfüllen wir diese Klausel bei eventuellen Sub-Lieferanten?

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS 2010 – Details je INCOTERM

CPT – Carriage Paid To (benannter Ort)

Der Verkäufer ist verpflichtet die Ware auf seine Kosten bis zum vereinbarten Ort zu liefern.

Alle mit einer Export Zollabfertigung oder Export Genehmigung verbunden Kosten gehen zu Lasten des Verkäufers.

Der Gefahrenübergang ist die Übergabe (Verladung) auf das erste Transportmittel d.h. das Risiko am Transport geht auf den Verkäufer über.

Man spricht hier auch von einer 2-Punkte Klausel da der Kosten- und Gefahrenübergang nicht am selben Ort sind.

Achtung: Wie erfolgt die Abgrenzung im Falle eines Warenschadens und ist eine Transportversicherung gedeckt?

Wurde der ORT des Kostenüberganges klar definiert und deckt sich dieser mit der Leistung des Transporteurs.

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS 2010 – Details je INCOTERM

CIP – Carriage and Insurance Paid To (benannter Ort)

Der Verkäufer ist verpflichtet die Ware auf seine Kosten bis zum vereinbarten Ort zu liefern und dafür eine Transportversicherung (Mindestdeckung) zu seinen Lasten einzudecken.

Alle mit einer Export Zollabfertigung oder Export Genehmigung verbunden Kosten gehen zu Lasten des Verkäufers.

Achtung: Wurde der ORT des Kostenüberganges klar definiert und deckt sich dieser mit der Leistung des Transporteurs.

Wer deckt die Transportversicherung ab benanntem Ort bis zur physischen Endbestimmung der Ware?

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS 2010 – Details je INCOTERM

DAT – Delivered At Terminal (benannter Ort)

Der Verkäufer ist verpflichtet die Ware auf seine Kosten und sein Risiko bis zum benannten Terminal, entladen vom ankommenden Beförderungsmittel, zu liefern.

Alle mit einer Export Zollabfertigung oder Export Genehmigung verbunden Kosten gehen zu Lasten des Verkäufers.

Man spricht hier von einer 1-Punkte Klausel, da der Kosten- und Gefahrenübergang an ein und demselben Ort ist.

Alle Import Formalitäten, Gebühren und Kosten gehen zu Lasten des Käufers

*Achtung: Wurde das Terminal klar definiert und deckt sich dieses mit der Leistung des Transporteurs.
Zeitgerechte Übergabe der Warendokumente für die Import Abwicklung durch den Käufer*

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS 2010 – Details je INCOTERM

DAP – Delivered At Place (benannter Ort)

Der Verkäufer ist verpflichtet die Ware auf seine Kosten und sein Risiko bis zum benannten Ort, auf dem ankommenden Beförderungsmittel entladebereit, zur Verfügung zu stellen.

Die Entladung vom Beförderungsmittel am benannten Ort geht zu Risiko und Lasten des Käufers.

Alle mit einer Export Zollabfertigung oder Export Genehmigung verbunden Kosten gehen zu Lasten des Verkäufers.

Alle Import Formalitäten, Gebühren und Kosten gehen zu Lasten des Käufers

*Achtung: Wurde der ORT klar definiert und deckt sich dieser mit der Leistung des Transporteurs.
Zeitgerechte Übergabe der Warendokumente für die Import Abwicklung durch den Käufer*

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS 2010 – Details je INCOTERM

DDP – Delivered Duty Paid (benannter Ort)

Der Verkäufer ist verpflichtet die Ware auf seine Kosten und sein Risiko bis zum benannten Ort, auf dem ankommenden Beförderungsmittel entladebereit und **bereits zur Einfuhr freigemacht**, zur Verfügung zu stellen.

Die Entladung vom Beförderungsmittel am benannten Ort geht zu Risiko und Lasten des Käufers.

Alle mit einer Export Zollabfertigung oder Export Genehmigung verbunden Kosten gehen zu Lasten des Verkäufers.

Alle Import Formalitäten, Gebühren und Kosten gehen zu Lasten des Verkäufers!!

Achtung: Wurde der ORT klar definiert und deckt sich dieser mit der Leistung des Transporteurs.

Können wir die Import Zollabfertigung ordnungsgemäß und zeitgerecht vornehmen und haben wir eine Garantie über die Höhe der anfallenden Zölle, Steuern u. Gebühren

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS 2010 – Details je INCOTERM

FAS – Free Alongside Ship (benannter Hafen)

Der Verkäufer ist verpflichtet die Ware auf seine Kosten und sein Risiko bis zur Längsseite des Schiffes im vereinbarten Verschiffungshafen zu befördern.

Alle mit einer Export Zollabfertigung oder Export Genehmigung verbunden Kosten gehen zu Lasten des Verkäufers.

Die Auswahl des Reeder obliegt dem Käufer.

Achtung: Kann der vom Käufer bestimmte Reeder Leercontainer im Inland zur Verfügung stellen ?

Sind wir in der Lage die Ware zeitgerecht im vereinbarten Verschiffungshafen anzuliefern ?

Wer trägt Demurrage u. Detention Kosten für eventuelle Stehzeiten der Container im Verschiffungshafen.

Wurde vom Käufer eine Seerate ab CY (Container Yard) Verschiffungshafen vereinbart?

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS 2010 – Details je INCOTERM

FOB – Free On Board (benannter Hafen)

Der Verkäufer ist verpflichtet die Ware auf seine Kosten und sein Risiko an Bord (erstes Absetzen an Bord) des vom Käufer benannten Schiffes im vereinbarten Verschiffungshafen zu liefern.

Alle mit einer Export Zollabfertigung oder Export Genehmigung verbunden Kosten gehen zu Lasten des Verkäufers.

Die Auswahl des Reeder obliegt dem Käufer.

Achtung: Kann der vom Käufer bestimmte Reeder Leercontainer im Inland zur Verfügung stellen ?

Sind wir in der Lage die Ware zeitgerecht im vereinbarten Verschiffungshafen anzuliefern ?

Wer trägt Demurrage u. Detention Kosten für eventuelle Stehzeiten der Container im Verschiffungshafen.

Eine Seerate ab CY (Container Yard) ist nicht ident mit der Lieferverpflichtung FOB

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS 2010 – Details je INCOTERM

CFR – Cost And Freight (benannter Lieferort)

Der Verkäufer ist verpflichtet die Ware auf seine Kosten bis zu einem vereinbarten Lieferort bzw. Bestimmungshafen zu liefern.

Alle mit einer Export Zollabfertigung oder Export Genehmigung verbunden Kosten gehen zu Lasten des Verkäufers.

Alle Import Formalitäten, Gebühren und Kosten gehen zu Lasten des Käufers

Es handelt sich hier wieder um eine 2-Punkte Klausel d.h. Kosten und Gefahrenübergang sind nicht ident.

Gefahrenübergang bei CFR ist „on board“ Seeschiff Verschiffungshafen.

Achtung: Problem der Abgrenzung der Verursachers im Schadensfall.

Ist der Ort der Lieferung bezogen auf die Kosten ident mit der Leistung des Transporteurs?

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS 2010 – Details je INCOTERM

CIF – Cost Insurance And Freight (benannter Lieferort)

Der Verkäufer ist verpflichtet die Ware auf seine Kosten bis zu einem vereinbarten Lieferort bzw. Bestimmungshafen zu liefern und dafür eine Transportversicherung mit Mindestdeckung abzuschließen.

Alle mit einer Export Zollabfertigung oder Export Genehmigung verbunden Kosten gehen zu Lasten des Verkäufers.

Alle Import Formalitäten, Gebühren und Kosten gehen zu Lasten des Käufers

*Achtung: Ist der Ort der Lieferung bezogen auf die Kosten ident mit der Leistung des Transporteurs?
Wer deckt die Transportversicherung ab benanntem Ort bis zur physischen Endbestimmung der Ware?*

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS 2010 – Übersicht Rechte + Pflichten

Die wichtigsten Rechte und Pflichten von Käufer und Verkäufer

Diese Darstellung dient lediglich als Übersicht. Die genauen Inhalte der einzelnen Klauseln und deren Interpretationen sollten in jedem Fall vor der vertraglichen Verwendung geprüft werden.

	Export-frei-ma-chung	Import-frei-ma-chung	Trans-port-vertrag	Lieferort	Gefahr-übergang	Kosten-übergang	Transport-versiche-rung	Trans-port-mittel
EXW	K	K	K	Werk des V	Lieferort			Alle
FCA	V	K	K	Ort der Übergabe an Frachtführer	Lieferort			Alle
CPT	V	K	V	Ort der Übergabe an ersten Frachtführer	Lieferort	Bestim-mungsort		Alle
CIP	V	K	V	Ort der Übergabe an ersten Frachtführer	Lieferort	Bestim-mungsort	V (Mindest-deckung)	Alle
DAT	V	K	V	Terminal im Bestimmungshafen oder am Bestimmungsort	Terminal im Bestimmungshafen oder am Bestimmungsort			Alle
DAP	V	K	V	Bestimmungsort	Bestimmungsort			Alle
DDP	V	V	V	Bestimmungsort	Bestimmungsort			Alle
FAS	V	K	K	Längsseite Schiff im Verschiffungs-hafen	Lieferort			Schiff
FOB	V	K	K	Schiff im Verschiffungshafen	an Bord des Schiffes			Schiff
CFR	V	K	V	Schiff im Verschiffungshafen	an Bord des Schiffes	Bestim-mungsha-fen		Schiff
CIF	V	K	V	Schiff im Verschiffungshafen	an Bord des Schiffes	Bestim-mungsha-fen	V (Mindest-deckung)	Schiff

Fachliche Mitarbeiter Qualifikation Seefracht

11. INCOTERMS Änderungen Version 2020 – gültig ab 1.1.2020

Die Veröffentlichung der INCOTERMS 2020 Änderungen wird erst im Herbst 2019 erfolgen.

Wesentliche Änderungen wurden angekündigt (noch mit Vorbehalt!)

- Eliminierung der Klauseln EXW, FAS,
- Ersetzen der Klausel DDP durch
 - DTP – Delivered at Terminal Paid
(Verkäufer ist für alle transportbezogenen Kosten inkl. Zölle verantwortlich bis zur Auslieferung an einem definierten Terminal d.h. Hafen, Flughafen, Transport-/Logistics Center)
 - DPP – Delivered at Place Paid
(..... bis zur Auslieferung an einem definiert Ort welcher nicht eines der o.g. Terminals ist sonder z.B. die Empfänger Adresse)
- Neue Klausel CNI – Cost and Insurance – n.n. definiert?

ENDE

*Vielen Dank für Eure
Aufmerksamkeit und
aktive Mitarbeit*

Wolfgang