

## Glossar Spedition

### A

#### **Allianz**

Unter einer Allianz versteht man eine Betriebsgemeinschaft von Linienreedereien, welche in einem Fahrtgebiet operative Tätigkeiten zusammenlegen.

Die Merkmale solcher Konsortien liegen in dem gemeinsamen Operating der Flotte, Festlegung gemeinsamer Terminals, in der gegenseitigen Raumcharter auf den Schiffen des Konsortiums (Cross-Charter-Agreement) und der Einführung eines operativen Leistungszentrums, wie zum Beispiel eines Tonnage Centers.

### B

#### **BAF - Bunker Adjustment Factor**

Der Bunkeröl-Faktor ist ein prozentualer Auf- oder Abschlag seitens der Reedereien zum Ausgleich von Schwankungen bei den Bunkerölpreisen.

#### **Bareboat Charter**

Als Bareboat Charter - oder auch Demise Charter genannt - wird eine Überlassung des Schiffes an den Charterer ohne irgendwelche Ausrüstung bezeichnet.

Der Charterer übernimmt das Schiff in eigener Verantwortung und hat alle reiseabhängigen und reiseunabhängigen Kosten zu tragen.

Der Vercharterer muß lediglich für die Kosten der Abschreibung und der P & I-Versicherung aufkommen.

Die Bareboat-Charter gilt normalerweise nicht als Transportvertrag, sondern als eine Form der Schiffsfinanzierung und -beschaffung.

#### **B/B - break bulk**

Unter Break Bulk versteht man konventionelles Stückgut, also Ladung, die nicht containerisiert zur Verladung kommt.

#### **BIMCO - The Baltic and International Maritime Council**

Die BIMCO - mit Sitz in Kopenhagen - ist ein internationaler Zusammenschluß von Makler- und Reedereiorganisationen.

Sie befaßt sich unter anderem mit der Vereinheitlichung von Konnossementsbedingungen oder Charter-Party-Bedingungen zur Vereinfachung des Vertragsabschlusses und Erhöhung der Rechtssicherheit.

So wurden zum Beispiel die GENCON-C/P für die allgemeinen Charterabschlüsse oder das CONLINEBILL als Standardkonnossement für die Linienschifffahrt entwickelt.

#### **B/L - Bill of Lading**

Das Bill of Lading - auch Konnossement genannt - ist der Frachtbrief für den Transport mit dem Seeschiff.

Durch die Ausstellung und Zeichnung eines vollen Satzes - in der Regel 3 Original Bs/L und eine Anzahl Kopien - erhält das Dokument die folgenden drei Eigenschaften:

- Empfangsbescheinigung: Mit der Ausstellung eines Konnossements wird die jeweilige Ware und deren Zustand genau spezifiziert und der Verfrachter oder seine Bevollmächtigten bescheinigen die Empfangnahme der Güter zur Verschiffung.
- Wertpapier: Als Wertpapier wird das Konnossement bezeichnet, weil die ausgestellten Originale dem legitimierten Inhaber einen Auslieferungsanspruch gegen den Verfrachter verbriefen.
- Traditionspapier: Das B/L und dessen Übergabe an Dritte ersetzt im Warenhandel die im Kaufvertrag zwingend notwendige Übergabe der Ware.

#### **BRZ - Bruttoreaumzahl**

Die BRZ ist eine neue Form der Schiffsraumvermessung, die seit Juli 1982 durch die Schiffsvermessungskonvention in Kraft gesetzt wurde und die alte Vermessungsart der Bruttoregistertonne (BRT) ablöst. Die BRZ mißt den Gesamttraumgehalt aller geschlossenen

Schiffsräume auf Innenkante der Außenhaut des Schiffes.

## C

### **CAF - Currency Adjustment Factor**

Der Währungsausgleich ist ein prozentualer Auf- oder Abschlag seitens der Reedereien, der zum Ausgleich von Währungsschwankungen bei der Frachtberechnung in US-Dollar oder anderer Fremdwährung erhoben/gewährt wird.

### **CFR - Cost and freight**

Die Incoterm-Klausel CFR - Kosten und Fracht - regelt die einzelnen vertraglichen Pflichten und den Kosten- und Gefahrenübergang wie folgt:

Der Verkäufer hat alle Kosten und die Fracht zu tragen, die erforderlich sind, um die Ware zum benannten Bestimmungshafen zu befördern. Darüber hinaus ist der Verkäufer für die zollrechtliche Ausfuhrabfertigung verantwortlich.

Der Käufer hat für alle Formalitäten zur Einfuhr in das Land des Bestimmungshafens bzw. für die Durchfuhr durch ein drittes Land zu sorgen. Der Kosten- und Gefahrenübergang vom Verkäufer auf den Käufer liegt bei dieser nur für den See- oder Binnenschiffsverkehr verwendbaren Klausel bei zwei verschiedenen Punkten.

Der Gefahrenübergang auf den Käufer liegt bei der Überschreitung der Schiffsreling im genannten Verschiffungshafen. Der Kostenübergang liegt jedoch bei der Ankunft der Ware im benannten Bestimmungshafen.

### **CFS - Container freight station**

Die CFS ist eine Anliefer- / Empfangsstelle, an der ein Reeder oder dessen Vertreter LCL-Ladung von seinen Kunden empfängt oder auch ausliefert.

An dieser Anlage wird die konsolidierte Export-LCL-Ladung in Container gepackt bzw. die Import-LCL-Ladung aus dem Container ausgepackt.

### **C/H - carrier's haulage**

Unter dem Begriff Carrier's Haulage versteht man die Organisation und Durchführung von Containerinlandtransporten unter der Regie der Reederei oder des Container Operators.

### **Chs - charterers / charterer**

Bezeichnung aus dem Chartergeschäft für den Befrachter eines Schiffes; als Charterer kann der Absender der Ware, ein Spediteur, oder auch eine Reederei auftreten.

### **CIF - Cost, insurance and freight**

Die Incoterm-Klausel CIF - Kosten, Versicherung und Fracht - regelt die einzelnen vertraglichen Pflichten und den Kosten- und Gefahrenübergang wie folgt:

Der Verkäufer hat alle Kosten, die Fracht und zusätzlich die Kosten für eine Transportversicherung zu tragen, die erforderlich sind, um die Ware zum benannten Bestimmungshafen zu befördern. Darüber hinaus ist der Verkäufer für die zollrechtliche Ausfuhrabfertigung verantwortlich.

Der Käufer hat für alle Formalitäten zur Einfuhr in das Land des Bestimmungshafens bzw. für die Durchfuhr durch ein drittes Land zu sorgen. Der Kosten- und Gefahrenübergang vom Verkäufer auf den Käufer liegt bei dieser nur für den See- oder Binnenschiffsverkehr verwendbaren Klausel bei zwei verschiedenen Punkten.

Der Gefahrenübergang auf den Käufer liegt bei der Überschreitung der Schiffsreling im genannten Verschiffungshafen. Der Kostenübergang liegt jedoch bei der Ankunft der Ware im benannten Bestimmungshafen.

### **CIP - Carriage and insurance paid to**

Die Incoterm-Klausel CIP - Frachtfrei versichert - regelt die einzelnen vertraglichen Pflichten und den Kosten- und Gefahrenübergang wie folgt:

Der Verkäufer hat alle Frachtkosten und die Kosten für eine Transportversicherung zu tragen, die erforderlich sind, um die Ware zum benannten Bestimmungshafen zu befördern. Darüber hinaus ist der Verkäufer für die zollrechtliche Ausfuhrabfertigung verantwortlich.

Der Käufer hat für alle Formalitäten zur Einfuhr in das Land des Bestimmungshafens bzw. für die Durchfuhr durch ein drittes Land zu sorgen. Der Kosten- und Gefahrenübergang vom Verkäufer auf

den Käufer liegt bei dieser für alle Verkehrsträger verwendbaren Klausel bei zwei verschiedenen Punkten.

Der Gefahrenübergang auf den Käufer liegt bei der Übergabe der Ware an den Frachtführer am genannten Versandort. Der Kostenübergang liegt jedoch bei der Ankunft der Ware im benannten Bestimmungshafen.

## **C/P - charter party**

Die Charter Partie ist der Seefrachtvertrag im Chartergeschäft. Hier werden unter anderem die Zahlung der Seefracht, die Aufteilung der Lade- und Löschkosten sowie andere wichtige Vereinbarungen festgehalten.

## **CPT - Carriage paid to**

Die Incoterm-Klausel CPT - Frachtfrei - regelt die einzelnen vertraglichen Pflichten und den Kosten- und Gefahrenübergang wie folgt:

Der Verkäufer hat alle Frachtkosten zu tragen, die erforderlich sind, um die Ware zum benannten Bestimmungshafen zu befördern. Darüber hinaus ist der Verkäufer für die zollrechtliche Ausfuhrabfertigung verantwortlich.

Der Käufer hat für alle Formalitäten zur Einfuhr in das Land des Bestimmungshafens bzw. für die Durchfuhr durch ein drittes Land zu sorgen. Der Kosten- und Gefahrenübergang vom Verkäufer auf den Käufer liegt bei dieser für alle Verkehrsträger verwendbaren Klausel bei zwei verschiedenen Punkten.

Der Gefahrenübergang auf den Käufer liegt bei der Übergabe der Ware an den Frachtführer am genannten Versandort. Der Kostenübergang liegt jedoch bei der Ankunft der Ware im benannten Bestimmungshafen.

## **CSC - Convention for safe containers**

Die von der IMO in London im Jahre 1972 ins Leben gerufene Sicherheitskonvention befaßt sich mit der Herstellung und dem Einsatz von sicheren, genormten Containern für den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Dadurch sollen Unfälle, welche durch Konstruktionsmängel bei dem Handling der Container beim Umschlag und Transport hervorgerufen werden können, ausgeschlossen werden. Nach einer eingehenden Prüfung des Containers während des Einsatzes werden entsprechende Beanspruchungen simuliert und nach dem erfolgreichen Bestehen dieses Tests wird die CSC-Plakette als äußeres Kennzeichen angebracht.

## **CSC - Container Service Charge**

In Europa oft verwendeter Ausdruck für die Containerumschlagskosten im europäischen Seehafen (siehe auch THC)

## **CY - Container yard**

Der Container Yard ist eine Anliefer- / Empfangsstelle, an der ein Reeder oder dessen Vertreter beladene oder leere FCL-Container von seinen Kunden empfängt oder auch ausliefert.

## **D**

### **DAF - delivered at frontier**

Die Incoterm-Klausel DAF - Geliefert Grenze - regelt die einzelnen vertraglichen Pflichten und den Kosten- und Gefahrenübergang wie folgt:

Der Verkäufer hat seine Lieferungsverpflichtung erfüllt, wenn die zur Ausfuhr abgefertigte Ware an den benannten Grenzzort, jedoch vor der Zollgrenze des benachbarten Landes gestellt wurde.

Der Käufer hat für die Erledigung aller notwendigen einfuhrrechtlichen Formalitäten an den Ort des benannten Landes oder gegebenenfalls für den Weitertransport der Ware zu sorgen.

Der Kosten- und Gefahrenübergang vom Verkäufer auf den Käufer liegt bei dieser hauptsächlich für den Eisenbahn- und Straßentransport bestimmte Klausel bei dem genannten Bestimmungsort.

### **DDP - delivered duty paid**

Die Incoterm-Klausel DDP - Geliefert verzollt - regelt die einzelnen vertraglichen Pflichten und den Kosten- und Gefahrenübergang wie folgt:

Der Verkäufer hat seine Lieferungsverpflichtung erfüllt, wenn die zur Einfuhr abgefertigte Ware am benannten Ort im Einfuhrland dem Käufer zur Verfügung gestellt wird. Der Käufer hat für die Erledigung aller notwendigen einfuhrrechtlichen Formalitäten an dem benannten Ort im

Bestimmungsland Hilfestellung zu leisten.

Der Kosten- und Gefahrenübergang vom Verkäufer auf den Käufer liegt bei dieser für alle Verkehrsträger verwendbaren Klausel bei der Bereitstellung der Ware am benannten Bestimmungsort.

## **DDU - delivered duty unpaid**

Die Incoterm-Klausel DDU - Geliefert unverzollt - regelt die einzelnen vertraglichen Pflichten und den Kosten- und Gefahrenübergang wie folgt:

Der Verkäufer hat seine Lieferungsverpflichtung erfüllt, wenn die nicht zur Einfuhr abgefertigte Ware an dem benannten Ort im Einfuhrland dem Käufer zur Verfügung gestellt wird. Der Käufer hat für die Erledigung aller notwendigen einfuhrrechtlichen Formalitäten an den benannten Ort im Bestimmungsland zu sorgen.

Der Kosten- und Gefahrenübergang vom Verkäufer auf den Käufer liegt bei dieser für alle Verkehrsträger verwendbaren Klausel bei der Bereitstellung der Ware am benannten Bestimmungsort.

## **Dem. Chg. - Demurrage Charge**

Die Demurrage Charge ist eine Verzögerungsgebühr, welche an den Nutzer von Reedereiequipment (z.B. Container, Chassis, etc.) für Lagerzeiten auf dem Terminal über die festgelegte Zeit hinaus berechnet wird.

## **DEQ - delivered ex quay**

Die Incoterm-Klausel DEQ - Geliefert ab Schiff - regelt die einzelnen vertraglichen Pflichten und den Kosten- und Gefahrenübergang wie folgt:

Der Verkäufer hat seine Lieferungsverpflichtung erfüllt, wenn die zur Einfuhr abgefertigte Ware am Kai des Bestimmungshafens dem Käufer zur Verfügung gestellt wird. Der Käufer hat dem Verkäufer bei der Erledigung aller notwendigen einfuhrrechtlichen Formalitäten Hilfestellung zu leisten.

Der Kosten- und Gefahrenübergang vom Verkäufer auf den Käufer liegt bei dieser nur für den See- oder Binnenschiffstransport verwendbaren Klausel bei der Bereitstellung der Ware am Kai im benannten Bestimmungshafen.

## **DES - delivered ex ship**

Die Incoterm-Klausel DES - Geliefert ab Schiff - regelt die einzelnen vertraglichen Pflichten und den Kosten- und Gefahrenübergang wie folgt:

Der Verkäufer hat seine Lieferungsverpflichtung erfüllt, wenn die Ware an Bord des Schiffes im Bestimmungshafen dem Käufer zur Verfügung gestellt wird. Der Käufer hat für die Erledigung aller notwendigen einfuhrrechtlichen Formalitäten im benannten Bestimmungshafen zu sorgen.

Der Kosten- und Gefahrenübergang vom Verkäufer auf den Käufer liegt bei dieser nur für den See- oder Binnenschiffstransport verwendbaren Klausel bei der Bereitstellung der Ware an Bord des Schiffes im benannten Bestimmungshafen.

## **Det. Chg.- Detention Charge**

Die Detention Charge ist eine Verzögerungsgebühr, welche an den Nutzer von Reedereiequipment (z.B. Container, Chassis, etc.) außerhalb des Terminals berechnet wird, wenn dieser das Equipment erst nach der festgelegten Zeit wieder zurückführt.

## **DGR - IATA Dangerous goods Regulations**

Die DGR sind von der IATA herausgegebene Bestimmungen bei der Verladung von gefährlichen Gütern im Luftverkehr. Als Basis für die Dangerous Goods Regulations dienen hier die von der International Civil Aviation Organisation (ICAO) in Montreal entworfenen international gültigen Flugsicherheitsbestimmungen.

## **E**

### **ECB / Sea-Waybill**

Um Verzögerungen durch lange Postwege, im Vergleich zu kurzen Transitzeiten der Containerschiffe zu vermeiden, wurde das Sea-Waybill-System insbesondere im USA-Verkehr geschaffen. Das Sea-Waybill ist nur eine Empfangsbestätigung des Verfrachters, nach Art des Konnossementsformulars gestaltet, jedoch nicht übertragbar. Es verbleibt in der Regel beim Ablader.

Mit Hilfe der Datenfernübertragung werden die benötigten Daten an die Computerzentren der Anlaufhäfen gegeben. Hier wird für den Empfänger eine Ankunftsnotiz ausgestellt, die u.a. auch Instruktionen für die Abnahme der Güter enthält. Gegen diese Notiz kann der Empfänger seine Ware

abholen. Der Verfrachter übernimmt auch bei diesem System grundsätzlich die volle Haftung gem. Konnossementsbedingungen. Vor allem bei langjährigen Geschäftsbedingungen zwischen Exporteur und Importeur bietet dieses System große Abwicklungsvorteile.

## **EFTA - European Free Trade Association**

Die Europäische Freihandelszone EFTA (European Free Trade Association) mit Sitz in Genf wurde 1960 als Gegengewicht zur Europäischen Union gegründet. Derzeit gibt es nur noch vier Mitgliedsstaaten: Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz.

## **ERA - Einheitliche Richtlinien und Gebräuche für Dokumenten-Akkreditive**

Die ERA befassen sich mit den Rechten und Pflichten der am Akkreditiv beteiligten Parteien, sowie mit der akkreditivkonformen Ausstellung der Dokumente. Diese Richtlinien wurden von der Internationalen Handelskammer (ICC) in Zusammenarbeit mit Handel, Banken, Industrie und Transportgewerbe 1933 erstmalig ausgearbeitet.

## **ETA - Estimated Time of Arrival**

Mit der Abkürzung ETA wird das voraussichtliche Einlaufdatum eines Schiffes in den Ankunftshafen angegeben.

## **ETS - Estimated Time of Sailing**

Mit der Abkürzung ETS wird das voraussichtliche Auslaufdatum eines Schiffes aus dem Abgangshafen angegeben.

Als Variante von ETS kann hier auch die Abkürzung ETD, Estimated Time of Departure vermerkt sein.

## **EXW - Ex works**

Die Incoterm-Klausel EXW - Ab Werk - regelt die einzelnen vertraglichen Pflichten und den Kosten- und Gefahrenübergang wie folgt:

Der Verkäufer hat die Ware auf seinem Gelände dem Käufer zur Verfügung zu stellen. Er ist nicht verpflichtet, die Güter auf das vom Käufer zu beschaffende Verkehrsmittel zu verladen oder die Ware ausfuhrzollrechtlich abzufertigen. Er ist jedoch zur Hilfestellung bei den oben genannten Punkten verpflichtet.

Der Käufer trägt auf eigene Gefahr und Kosten alle notwendigen Maßnahmen zur zollrechtlichen Abfertigung und für den Versand der Ware zum Bestimmungsort. Der Kosten- und Gefahrenübergang vom Verkäufer auf den Käufer liegt hier bei der Bereitstellung der Ware auf dem Werksgelände des Verkäufers.

## **F**

### **FAK - Freight All Kinds**

Bei der Abrechnung von Transportleistungen bedeutet der Begriff FAK (Fracht jeder Art), daß die Art der Ware keinen Einfluß auf die Frachtkosten hat. FAK erleichtert erheblich die Kalkulation der Frachtkosten, da kein umständliches Tarifwerk mit verschiedenen auf bestimmte Produkte bezogene Raten existiert.

### **FAS - Free Alongside Ship**

Die Incoterm-Klausel FAS - Frei Längsseite Schiff - regelt die einzelnen vertraglichen Pflichten und den Kosten- und Gefahrenübergang wie folgt:

Der Verkäufer hat seine Lieferverpflichtung erfüllt, wenn die Ware längsseits des Schiffes (am Kai oder in Leichterschiffen) am benannten Verschiffungshafen gebracht wurde. Der Käufer hat alle notwendigen Maßnahmen der zollrechtlichen Ausfuhrabfertigung und des Versands der Ware zum Bestimmungsort ab längsseits Schiff vorzunehmen. Der Verkäufer ist jedoch zur Hilfestellung verpflichtet.

Der Kosten- und Gefahrenübergang vom Verkäufer auf den Käufer liegt hier bei der Bereitstellung der Ware längsseits Schiff im benannten Verschiffungshafen.

### **FBL - Fiata Bill of Lading**

Das FBL ist ein mit dem Durchkonnossement einer Reederei zu vergleichendes Dokument. Es entspricht mit den Funktionen Empfangsbescheinigung, Wertpapier und Traditionspapier einem Reederei-B/L.

Von der Internationalen Handelskammer und von den Banken ist das FBL als Transportdokument für die Abwicklung von Akkreditivgeschäften international anerkannt.

## **FCA - Free carrier**

Die Incoterm-Klausel FCA - Frei Frachtführer - regelt die einzelnen vertraglichen Pflichten und den Kosten- und Gefahrenübergang wie folgt:

Der Verkäufer hat die zur Ausfuhr zollrechtlich abgefertigte Ware an den vom Käufer benannten Frachtführer am benannten Ort oder Stelle zu übergeben. Muß er die Ware an eine Person übergeben, die nicht Frachtführer ist, so hat der Verkäufer seine Lieferpflicht erfüllt, wenn die Ware in die Obhut dieser Person gelangt ist.

Der Käufer hat alle notwendigen Maßnahmen des Versands der Ware zum Bestimmungsort vorzunehmen. Darüber hinaus ist der Käufer für alle einfuhrrechtlichen Formalitäten, wie z.B. Einfuhrgenehmigungen, Zollabfertigungen, etc. im Bestimmungsland verantwortlich. Der Kosten- und Gefahrenübergang vom Verkäufer auf den Käufer liegt hier bei der Übergabe der Ware an den Frachtführer am benannten Ort.

## **FCL - Full Container Load**

Die Güter umfassen eine komplette Ladung, die einen Container voll ausfüllt. Für die seemäßige Beladung und Stauung ist i.d.R. der Absender, für die Entladung der Warenempfänger verantwortlich.

## **FCR - Forwarding Agents Certificate of Receipt**

Das FCR ist eine Spediteur-Übernahmebescheinigung und bescheinigt dem Absender, daß der Spediteur die im FCR beschriebene Ware übernommen hat und an den im FCR genannten Empfänger senden wird.

## **FCT - Forwarders Certificate of Transport**

Das FCT ist eine Spediteur-Transport-Bescheinigung und bescheinigt dem Absender, daß der Spediteur die im FCR beschriebene Ware zum Versand übernommen hat und gegen Vorlage eines Originals an den im FCT genannten Empfänger ausliefern wird.

## **FEU - Fourty Foot Equivalent Unit**

Vierzig-Fuß-Containereinheit, basiert auf den ISO-Größennormen eines 40' Containers. Die Einheit FEU wird zur Erfassung der Ladefähigkeit von Containerschiffen und für die Erfassung von Umschlagszahlen der Hafenterminals herangezogen.

## **Fi - Free in**

Bei der Free-In-Klausel ist der Verfrachter von den Ladekosten im Abgangshafen befreit.

## **FIATA - Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles**

Die FIATA ist eine internationale Spediteurorganisation, welche die Interessen der Spediteure in der ganzen Welt vertritt. Der Sitz der 1926 gegründeten Interessengemeinschaft ist Zürich in der Schweiz.

## **Fio - Free in and out**

Bei der FIO-Klausel ist der Verfrachter jeweils von den Lade- und Löschkosten befreit.

## **FIO LSD - Free in and out lashed, secured and dunnaged**

Bei der Klausel FIO LSD ist der Verfrachter jeweils von den Lade- und Löschkosten befreit. Darüber hinaus gehen die Kosten des seemäßigen Laschens, Sicherns und Blockens ebenfalls nicht zu Lasten des Verfrachters.

## **Fios - Free in, out and stowed**

Bei der FIOS-Klausel ist der Verfrachter jeweils von den Lade- und Löschkosten befreit. Darüber hinaus gehen die Kosten des seemäßigen Stauens ebenfalls nicht zu Lasten des Verfrachters.

## **FIOT - Free in, out and trimmed**

Bei der FIOT-Klausel ist der Verfrachter jeweils von den Lade- und Löschkosten befreit. Darüber hinaus gehen die Kosten des Trimmens (Ausbalancieren des Schiffes z. B. durch Ballastwasser) ebenfalls nicht zu Lasten des Verfrachters.

## **Flt - full liner terms**

Bei der FLT-Klausel werden die Bedingungen liner in und liner out verbunden.

Der Verfrachter hat demnach die Kosten der Beladung ab Lukenkranz bis gestaut Seeschiff und beim Löschen des Schiffes die Kosten ab gestaut Seeschiff bis Lukenkranz zu tragen.

## **FMC - Federal Maritime Commission**

Die FMC ist eine Schifffahrtsbehörde in den USA, welche die Überwachung der tariflich festgelegten Frachtraten zur Aufgabe hat. Sie ist zum Schutze der Verladerschaft in den USA einberufen worden. Jede Firma, die Transporte in und aus den USA durchführen will, muß bei der FMC einen Tarif hinterlegen.

## **Fo - Free out**

Bei der Free-Out-Klausel ist der Verfrachter von den Löschkosten im Empfangshafen befreit.

## **FOB - Free on board**

Die Incoterm-Klausel FOB - Frei an Bord - regelt die einzelnen vertraglichen Pflichten und den Kostenumd

Gefahrenübergang wie folgt:

Der Verkäufer hat seine Lieferverpflichtung erfüllt, wenn die zur Ausfuhr abgefertigte Ware die Schiffsreling in dem benannten Verschiffungshafen überschritten hat. Der Käufer hat alle notwendigen Maßnahmen des Versands der Ware zum Bestimmungsort ab dem benannten Verschiffungshafen vorzunehmen.

Darüber hinaus ist der Käufer für alle einfuhrrechtlichen Formalitäten, wie z.B. Einfuhrgenehmigungen, Zollabfertigungen, etc. im Bestimmungsland verantwortlich. Der Kosten- und Gefahrenübergang vom Verkäufer auf den Käufer liegt bei dieser nur für den See- oder Binnenschiffsverkehr verwendbaren Klausel bei der Überschreitung der Schiffsreling im benannten Verschiffungshafen.

## **G**

### **GATT - General Agreement on Tariffs and Trades**

Das GATT-Abkommen ist ein international vereinbartes Zoll- und Handelsabkommen, welches zur Aufgabe hat, allgemeine Zollsenkungen, Beseitigung von nichttarifären Handelshemmnissen oder auch Sonderregelungen für Entwicklungsländer zu erarbeiten. Die Ziele des GATT-Abkommens werden seit Anfang 1995 von der World Trade Organisation (WTO) mit Sitz in Genf verfolgt.

### **General Average**

Bei der General Average bilden Schiff und Ladung auf See eine Gefahrgemeinschaft bei Auftreten einer Gefahr, wie z.B. Überbordwerfen von Ladungsteilen aufgrund von Feuer, Schlepperhilfe aufgrund von Maschinen- oder Ruderanlagenschaden.

Bei der Havarie Gross werden die Schäden und Aufwendungen vorsätzlich erbracht, um Schiff und Ladung aus der gemeinschaftlichen Gefahr zu retten. So verhält es sich ebenfalls bei der Aufteilung der Kosten. Diese werden gemeinschaftlich von allen Parteien übernommen. Die Beitragsquoten der Beteiligten werden in der sogenannten Dispache festgehalten.

### **G.T.- gross terms**

Die Gross Terms verpflichten den Verfrachter zur Übernahme sämtlicher Umschlagskosten.

## **H**

### **Havarie**

Als Havarie bezeichnet man in der Schifffahrt einen Seeunfall beziehungsweise Schäden an Schiff und/oder Ladung während der Reise, sowie ordentliche und außerordentliche Kosten der Schifffahrt. Hier unterscheidet man die kleine Havarie, die besondere Havarie (Particular Average) und die Havarie Grosse (General Average).

## **I**

### **IATA - International Air Transportation Association**

Die International Air Transport Association ist ein Zusammenschluß der Fluggesellschaften mit Sitz in Montreal und Genf.

## **Incoterms - International Commercial Terms (ICT)**

Zur Vereinheitlichung der Vertragsformeln im internationalen Warenaustausch wurden die Incoterms von der Internationalen Handelskammer erstmalig 1936 herausgegeben.

Die Incoterms regeln die einzelnen vertraglichen Rechte und Pflichten, sowie den Kosten- und Gefahrenübergang vom Verkäufer auf den Käufer der Ware. Bei den Incoterms unterscheidet man zwischen den Einpunktklauseln - der Kosten- und Gefahrenübergang findet nur an einem Punkt statt - und den Zweipunktklauseln, wo der Kosten- und Gefahrenübergang an zwei verschiedenen Punkten stattfindet.

Die Einpunktklauseln sind z.B. EXW, FOB, DDU, DDP. Bei den Zweipunktklauseln handelt es sich um Klauseln wie CFR, CIF, CPT und CIP.

## **IMO - International Maritime Organization**

Die IMO ist eine internationale Schifffahrtsorganisation mit Sitz in London, die sich mit allen schifffahrtsspezifischen Angelegenheiten befaßt (z.B. die SOLAS- und MARPOL-Konventionen, CSC Prüfung für Container).

## **ISO - International Standardizing Organization**

Die ISO mit Sitz in London beschäftigt sich unter anderem mit der Standardisierung und Vereinfachung von allen transportrelevanten Fragen. Von dieser Organisation wurden unter anderem die Standards für ISO-Container (Einheitsabmessungen) entwickelt.

## **K**

### **Kleine Havarie**

Unter die kleine Havarie fallen alle gewöhnliche Kosten der Schifffahrt oder auch Frachtzuschläge, wie z. B. Lotsengelder, Schlepplohn, Reisekosten, Quarantänegelder. Diese Kosten haben mit einem Schaden an Schiff oder Ladung nichts zu tun und sind daher auch nur von dem Verfrachter zu tragen.

### **Konferenz / Conference**

Unter einer Konferenz versteht man die Zusammenarbeit mehrerer Linienreederei in einem bestimmten Fahrtgebiet.

Die Konferenzmitglieder führen in diesem Fahrtgebiet unter anderem Preis-, Konditions- oder auch Quotenabsprachen durch. Ziel dieser Konferenzen ist es, den Konkurrenzkampf zwischen den Mitgliedsreedereien - aber auch gegenüber dritten Verfrachtern - durch einheitliche Tarifraten auszuschalten.

## **L**

### **L/C - Letter of Credit**

Das L/C - oder auch Dokumentenakkreditiv genannt - dient im internationalen Warenhandel zur Zahlungssicherung. Der Zahlungsverkehr wird in diesem Fall zwischen den von Käufer und Verkäufer beauftragten Banken durchgeführt.

### **LCL - Less than Container Load**

Güter können einen Container nicht auslasten, sind aber für die Beförderung darin vorgesehen; LCLVerkehre werden in der Regel im Sammelgutverkehr benutzt; der Reeder oder der NVOCC ist für das Be- und Entladen verantwortlich.

### **liner in**

Der Verfrachter (häufig der Reeder) zahlt die Umschlagskosten bei der Beladung ab Lukenkranz bis gestaut Seeschiff.

### **liner in / free out**

Bei dieser Klausel zahlt der Verfrachter die Umschlagskosten bei der Beladung ab Lukenkranz bis gestaut Seeschiff.

Beim Löschen ist der Verfrachter jedoch von allen Kosten befreit.

### **liner out**

Der Verfrachter (häufig der Reeder) zahlt die Umschlagskosten beim Löschen ab gestaut Seeschiff bis zum Lukenkranz.

## **LSD - Lashed, secured and dunnaged**

Die Isd-Klausel regelt die Kostenübernahme für das Laschen, Sichern und das seemäßige Blocken der Ladung im Seeschiff.

## **M**

### **M/H - Merchant's haulage**

Unter dem Begriff Merchant's Haulage versteht man die Organisation und Durchführung von Containerinlandtransporten mit Reedereiequipment unter der Regie des Verladeters, Abladers, bzw. Spediteurs.

### **MTO - Multi Transport Operator**

Der Multi Transport Operator - oder auch Combined Transport Operator (CTO) ist ein Beförderer, der im internationalen, kombinierten Güterverkehr Transportdienstleistungen mit eigenem oder auch mit Fremdequipment durchführt.

## **N**

### **NAFTA - North American Free Trade Association**

Die NAFTA ist eine zollrechtliche Freihandelszone zwischen den Nordamerikanischen Staaten USA, Kanada und Mexiko.

### **NRZ - Nettoraumzahl**

Die NRZ ist eine neue Form der Schiffsraumvermessung, die seit Juli 1982 durch die Schiffsvermessungskonvention in Kraft gesetzt wurde und die alte Vermessungsart der Nettoregistertonne (NRT) ablöst. Die NRZ mißt den Gesamttraumgehalt aller Laderäume auf Innenseite der Außenhaut des Schiffes.

### **N.T. - Net terms**

Die Net Terms befreien den Verfrachter von Umschlagskosten, sowie von den Hafenkosten im Abgangs- und Empfangshafen.

### **NVO - Non Vessel Operator**

Unternehmen, die über keine geeigneten Schiffe verfügen und deshalb Schiffe für die Durchführung von Transporten chartern; hierunter fallen auch Unternehmen, die Seetransporte mit eigenem Equipment (Container, etc.) aber ohne eigene Schiffe durchführen.

### **NVOCC - Non Vessel Operating Common Carrier**

Unternehmen, die über keine eigenen Schiffe verfügen und Ihre Dienstleistungen mit Hilfe von Unterfrachtführern (Sub-Carrier) durchführen; sie tragen jedoch als Generalfrachtführer für die gesamte Strecke das Haftungsrisiko.

Häufig handelt es sich bei den Unternehmen um Spediteure, die mit eigenen Frachtdokumenten Sammelladungsdienste anbieten.

## **O**

### **Ows - Owners / Owner**

Bezeichnung aus dem Chartergeschäft für den Eigner oder auch Reeder eines Schiffes.

## **P**

### **Particular Average**

Unter Particular Average - oder auch Besondere Havarie genannt - versteht man alle Schäden, die während der Seereise ein Schiff oder die Ladung zufällig treffen. Diese Schäden können z. B. Ausfall der Maschinenanlage, Überbordspülen der Ladung aufgrund starken Seegangs oder Beschädigung der Ware durch eindringendes Wasser sein.

Die daraus entstandenen Schäden und Kosten hat jede Partei - also der Verfrachter und der Ladungseigner - für sich selbst zu tragen.

## **P & I**

Unter P & I - Protection and Indemnity - versteht man die Versicherung der Reedereien bzw. der Schiffe. Diese Versicherung ist eine kombinierte Kasko- und Haftpflichtversicherung für Schäden, die am Schiff auftreten bzw. durch das Schiff verursacht wurden.

## **Pick-Up Charge**

Die Pick-up-Charge ist eine Gebühr für die Bereitstellung eines Leercontainers aus einem Inlandsdepot.

## **R**

### **R/O - Routing Order**

Eine Routing Order ist eine Versandvorschrift, die der Frachtzahler - oft bei Collect-Geschäften - an den Absender der Ware oder direkt an den Spediteur übermittelt.

Mit dieser Routing Order werden Einzelheiten bezüglich des Warenversands, z.B. welche Reederei oder welcher Spediteur einzuschalten ist, vorgeschrieben.

### **Rt - Round trip**

Rundreise eines Schiffes vom Abgangshafen bis zum Bestimmungshafen und wieder zurück zum Ausgangspunkt.

### **RTW - Round-the-World**

Der Round-the-World ist ein spezieller Dienst der Linienschifffahrt. Hier werden verschiedene Mainports im Verkehr rund um die Welt bedient. Die dort einkommende und ausgehende Ladung wird dann mit sogenannten Feederdiensten in alle umliegenden Häfen weiterverteilt.

## **S**

### **SC - Service Contract**

Ein Servicekontrakt ist eine Vereinbarung oder ein Vertrag zwischen einem Verloader und einem Linienreeder, in dem sich der Verloader verpflichtet, eine bestimmte Ladungsmenge zu verschiffen. Der Reeder garantiert im Gegenzug eine bestimmte Frachtrate oder -skala zu einem bestimmten Serviceniveau. Die Servicekontrakte werden vorrangig im USA-Verkehr vereinbart und sind bei der FMC in den USA zu hinterlegen.

### **Slot Charter**

Unter der Slot Charter versteht man einen Seefrachtvertrag auf Zeitcharterbasis, bei dem eine bestimmte Laderaumkapazität bzw. Anzahl von Containerstellplätzen auf einem Schiff pro Abfahrt gechartert wird.

### **Special Equipment Charge**

Die Special Equipment Charge ist ein Zuschlag auf die Grundseefracht für Güter, die aufgrund ihrer Beschaffenheit nicht mit dem Standardequipment der Reedereien verladen werden können.

Dieser Zuschlag ist ebenfalls in den jeweiligen Seefrachttarif eingebunden und wird z.B. für Reefer-Container, Flats oder Open-Top-Container berechnet.

### **Spreader**

Ein Spreader ist ein speziell für den Containerumschlag entwickeltes Umschlagsgeschirr, welches mit dem jeweiligen Umschlagsgeschirr, z.B. Containerbrücke, Van Carrier oder Gabelstapler, verbunden wird.

Hier kann man auf manuell verstellbare und automatisiert verstellbare Spreader zurückgreifen, um den unterschiedlichen Umschlaganforderungen von 20' und 40' Containern gerecht zu werden.

## **T**

### **T/C - Time charter**

Als Time Charter - oder auch Zeitcharter genannt - wird ein einmaliger Transport, oder auch mehrmalige, aufeinanderfolgende Reisen eines genau spezifizierten Schiffes bezeichnet. Der Charterer kann innerhalb dieser Periode über Ort und Fahrtgebiet des Schiffes verfügen und hat damit alle zusammenhängenden Kosten, wie z. B. Bunker, Lotsengelder, Hafengebühren, Lade- und Löschkosten, zu tragen.

Im Gegensatz zur Reisecharter, bei der die zu befördernde Ladung im Vertragsmittelpunkt steht, ist bei der Zeitcharter das Schiff als eigentlicher Vertragsmittelpunkt vorgesehen.

## **Tdw - tons deadweight**

Mit der Maßeinheit tdw bezeichnet man die Tragfähigkeit eines Schiffes in Bezug auf die Wasserverdrängung des Schiffes im beladenen und ausgerüsteten Zustand.

## **Tdwcc - tons deadweight carrying capacity**

Mit der Maßeinheit tdwcc bezeichnet man die Ladefähigkeit eines Schiffes in Bezug auf die Wasserverdrängung abzüglich Ausrüstung und Treibstofftanks.

## **TEU - Twenty Foot Equivalent Unit**

Zwanzig-Fuß-Containereinheit, basiert auf den ISO-Größennormen eines 20' Containers. Die Einheit TEU wird zur Erfassung der Ladefähigkeit von Containerschiffen und für die Erfassung von Umschlagszahlen der Hafenterminals herangezogen.

## **THC - Terminal Handling Charge**

Die THC - auch Container Service Charge (CSC) oder FCL Port Service Charge genannt - ist eine Gebühr, die von den Reedereien für die Bewegung der Container auf dem Terminal erhoben wird. Sie ist als ein Teil der Umschlagskosten zu verstehen.

## **V**

### **Van Carrier**

Als Van Carrier bezeichnet man einen mobilen, frei verfahrbaren Portalstapler, welcher innerhalb eines Hafens für das landseitige Containerhandling eingesetzt wird. Der Einsatzbereich eines Van Carriers liegt in der Zufluß- und Abflußorganisation der Container zur Containerbrücke während des Belade-/Löschvorgangs eines Containerschiffes.

Darüber hinaus werden die Im- und Exportcontainer durch den Van Carrier auf den Binnenverkehrsträger auf- bzw. abgesetzt.

### **V/C - Voyage Charter**

Als Voyage Charter - oder auch Reisecharter genannt - wird ein einmaliger Transport, oder auch mehrmalige, aufeinanderfolgende Transporte (Konsekutiv-Reisecharter) einer bestimmten Ladungsmenge zwischen festgelegten Häfen durch ein genau spezifiziertes Schiff in einem bestimmten Zeitraum verstanden.

## **W**

### **W/M - Weight/Masurement**

Unter dem Maß-/Gewichtsverhältnis ( $m^3/to$ ) versteht man die Grundlage der Frachtberechnung einzelner Packstücke. Je nachdem, welche Maßeinheit der Ladung größer ist, wird diese als Berechnungsgrundlage genommen. Als Beispiel: Bei einem Packstück mit 3 Kubikmeter Volumen und 1.000 kg Gewicht werden 3 Kubikmeter für die Frachtberechnung zugrundegelegt