



Begriffserklärungen aus dem Seefrachtbereich

FAQ / Begriffe, Erläuterungen und Zusammenhänge

ALLGEMEIN

B/L: Bill of Lading. Schiffsfrachtbrief und Warenwertpapier. Beweisunterlage für den Frachtvertrag zwischen Befrachter und Verfrachter. Je nach Art und Ausstellung des BL, verfügt / erzeugt das Dokument unterschiedliche „Funktionen“ und Wirkungen.

Closing: Ladeschluss eines Schiffs. Ladung, Dokumentation, zollrechtliche Anmeldung, etc. muss bis zu einem definierten Zeitpunkt im Hafen / am Terminal verfügbar bzw. erledigt sein, sonst erfolgt keine Verschiffung und Zusatzkosten sowie Verzug können entstehen.

Container Tara: Eigengewicht des Containers

ETD: Estimated Time of Departure

→ voraussichtliche Schiffsabfahrt ab erschiffungshafen

ETA: Estimated Time of Arrival

→ voraussichtliche Schiffsankunft im Empfangshafen

Estimated = voraussichtlich deshalb, weil sich eine Schiffsabfahrt-/ankunft verzögern kann, z.B. durch längere Liegezeiten im Hafen, Schlechtwetter, etc.
Der Reeder übernimmt dazu / für Verzögerungen idR keine Haftung.

FCL: Full Container Load (containerisierte Komplettladung)

Incoterms: International Commercial Terms (internationale Handelsklauseln), welche die standardisierte, freiwillige Auslegung handelsüblicher Vertragsformeln im internationalen Warenhandel darstellen. Die Incoterms wurden von der Internationalen Handelskammer entwickelt und sollen vor allem die Art und Weise der Lieferung von Gütern regeln.

Darüber geregelt ist der Kosten- und Gefahrenübergang für Käufer und Verkäufer, auch im Falle des Verlustes oder bei Warenbeschädigung. Das beispielhaft Eigentum oder der Eigentumsübergang, Verfügungsnachweise, Zahlungsbedingungen oder Gerichtsstand werden darüber nicht geregelt.

Letzte Fassung Stand 2010. Für / ab 2020 wird eine neue Fassung durch das ICC herausgegeben.

LCL: Less than a **C**ontainer **L**oad. Unterschiedliche Teilsendungen werden konventionell an den Verfrachter (NVOCC, Co-loader) übergeben, der sie sammelt und in einen Container als Komplettladung verlädt bzw. im Empfangshafen den Container entlädt und die Teilsendungen den einzelnen Empfängern aushändigt.

M/V oder M/S: Motorvessel oder **M**otorship

NVOCC: non -vessel operating common carrier („Reeder ohne Schiff“). Transportunternehmer, der die Verfrachtung in eigenem Namen über den Seeweg besorgt, ohne über eigenen Schiffsraum zu verfügen.

Payload: Bezeichnung der Nutzlast (maximale Zuladung) in einem Seefrachtcontainer

POL: Port of Loading → Lade/Abgangshafen

POD: Port of Discharge → Empfangshafen

Release fee: administrative Bearbeitungsgebühren des reeders, Co-loaders, etc für Freistellung der Sendung

ROE: Rate of Exchange = Umrechnungsfaktor von der Fremdwährung für z.B. Seefrachtanteil in Euro.

Seitens des Reeders/Co-loaders, etc wird hierzu der sogenannte „Schiffskurs“ festgelegt, ein gemittelter Umrechnungswert für ein Schiff und zu einer bestimmten Reise per Stichtag.

T/T: Transit Time → Schiffslaufzeit vom Abgangs- bis zum Bestimmungshafen

LCL

all in-Rate: reguläre Seefrachtzuschläge sind in der Fracht enthalten (Achtung, Abgleich erforderlich und eventuelle spezifische oder temporäre(saisonale Zuschläge sind zu prüfen)

CFS: Container Freight Station = Container Packstation / Packschuppen für Stückgutsendungen im Seehafen

Co-loader: Master-Verlader, der mehrere LCL-Sendungen unterschiedlicher Auftraggeber zu einem Vollcontainer konsolidiert, den Schiffsraum mit dem eigentlichen Verfrachter (Reeder oder auch engl. Carrier) bucht und die Verschiffung organisiert.

M/M – Rate: Minimale Abrechnungsgrundlage (idR. 1 to/ 1 cbm oder definierter Pauschalbetrag)

w/m oder M/G: weight/measurement oder Maß/Gewicht. Berechnungsgrundlage für die Seefracht im Stückgutbereich = per to oder cbm. Der jeweils höhere Wert kommt als Multiplikator zur Abrechnung.

FCL

FCL: Full Container Load (containerisierte Komplettladung)

all in-Rate: reguläre Seefrachtzuschläge sind in der Fracht enthalten (Achtung, Abgleich erforderlich und eventuelle spezifische oder temporäre(saisonale Zuschläge sind zu prüfen)

Container: Beispiele gängiger Containertypen im Überseeverkehr (für normale Handelswaren in Kartons, auf Paletten, in Verschlügen etc. vorrangig **20' DV, 40' DV, 40' HC Box Container**)

Transporteinheit	ca. Innenabmessungen (mm)			Stellplätze (Europaletten)	Besonderheiten
	Länge	Breite	Höhe		
CONTAINER					
20' DV	5890	2340	2380	11	-
20' OT	5890	2340	2315-2388	-	für Kranbeladung
20' FR	6038	2226	2233	-	für Überbreite-/höhe
40' DV	12020	2340	2380	23	-
40' HC	12020	2340	2697	23	-
40' OT	12020	2340	2315-2388	-	für Kranbeladung
40' FR	12020	2226	2245	-	für Überbreite-/höhe

Anmerkungen:

Einsatz und Verfügbarkeit o.a. Transporteinheiten können abhängig vom Fahrtgebiet variieren. Abweichende Abmessungen von Tür- und Seitenöffnungen sind zu beachten sowie Baureihen bedingte Abweichungen. Max. Zuladung abhängig von Equipment, Routing und Verkehrsträger

Container Tara: Eigengewicht des Containers

Payload: Bezeichnung der Nutzlast (maximale Zuladung) in einem Seefrachtcontainer

TEU: Twenty foot Equivalent Unit. Umrechnungsgröße von Containereinheiten basierend auf 20-Fuß Einheiten (ein 40' Container entspricht zwei TEU)

Transportkette und Kostenfaktoren/Zuschläge

Verkehrsträger (in Kombination)

1. LKW/Bahn/Barge/ Binnenschiff/Feeder (für Vor- oder Nachlauf)
2. Seeschiff (für Hauptlauf)
3. LKW/Bahn/Barge/ Binnenschiff/Feeder (für Vor- oder Nachlauf)

Vorlauf / Nachlauf (Export/Import)

Beladung: Für die Beladung von (Box-)Containern, ist abhängig vom Ladegut idR eine Rampe erforderlich.

Rundlauf: Aufnahme Container-Equipment im Hafen, Terminal, etc. Gestellung beim Lieferanten / Kunden. Anschließend Rückführung in den Hafen, Terminal, etc. für Verschiffung Import / Export.

Oneway: Aufnahme / Retournierung Container-Equipment im Inlanddepot, Inlandterminal, etc. Gestellung beim Lieferanten / Kunden zur Beladung / Entladung.

Bei Export Aufnahme -Container-Leerequipment im Inlanddepot, Inlandterminal. Gestellung beim Kunden zur Beladung. Anlieferung der beladenen Einheit direkt im Hafen oder im Inlandterminal für Transport in den Hafen.

Bei Import Aufnahme der beladenen Containereinheit im Eingangshafen, Depot, Terminal. Gestellung beim Kunden zur Entladung. Retournierung der leeren Einheit im Inlanddepot oder zurück in den Eingangshafen, Eingangsterminal nach Weisung des Reeders.

Crossdocking: Bei Export konv. Vorlauf per LKW zum Lager für Umschlag in Container. Bei Import konv. Nachlauf per ab Lager nach Entladung der eingehende Transporteinheit, für Gestellung der Ware beim Kunden.

Kostenfaktoren / Zuschläge betreffend den Vor-/Nachlauf

a) für Vor- und Nachlauf:

1. Diesel
2. Maut
3. Standgeld
4. BAF (Bunker Adjustment Factor) bei Bargetransport
5. Congestion Surcharge (Überlastung des Hafens) bei Bargetransport
6. KWZ/HWZ Klein-/Hochwasserzuschlag bei Bargetransport
7. andere temporäre Zuschläge

b) seitens des Reeders / Carriers:

- 8. pick up surcharge (bei Aufnahme Leerequipment ab Inlanddepot => Export)
- 9. drop off surcharge (bei Abgabe Leerequipment im Inlanddepot => Import)
- 10. storage = Lagergeld im Hafen, welches vom Lagerhalter (LCL) oder Hafenterminal an den Reeder (FCL) für Nutzung der Stellfläche berechnet wird
- 11. demurrage = Containermiete des Reeders, idR wenn sich der beladene Container noch im Hafen befindet, also nach Anlieferung bis dieser verschifft wird (bei Export) oder bis zur Abnahme nach Schiffsankunft (bei Import)
- 12. detention = Containermiete des Reeders, idR wenn der Container für Vor- oder Nachlauf aufgenommen wurde bis zu dem Zeitpunkt, wo der beladene Container (für Export) oder der leere Container nach Entladung (bei Import) wieder in die Obhut des Reeders oder dessen Erfüllungsgehilfen (das Terminal) übergeben wird. Dazu kann dann als Nachweis im Zweifelsfall ein Interchange-Report des Terminals angefordert werden mit Datum der Aufnahme/Rückgabe.

Kostenfaktoren / Zuschläge Hafenumschlag

- 13. THC = Teminal Handling Charge = Kosten für Kranung des Containers im Hafen/Terminal vom anliefernden Verkehrsträger bzw. auf den weiterführenden Verkehrsträger
- 14. cargo / port dues = Waren-/ Hafengebühren, die in bestimmten Häfen zusätzlich anfallen können. Teilweise als Satz pro Tonne Warengewicht oder als Festpreis pro Container anzuwenden.
- 15. VGM (Verified gross Mass) = Kosten für Verwiegung, sofern nicht durch den Versender / Ladestelle erfolgt. Um die Sicherheit während des Seetransportes zu verbessern sind die Verlader verpflichtet, dem Verfrachter vor Verladung das verifizierte Bruttogewicht zu melden.

Hauptlauf (Export/Import)

- 16. Seefracht
- 17. BAF
Bunker Adjustment Factor = Bunkerölausgleichsfaktor für Schwankungen der Preise am Bunkerölmarkt (Schweröl).
- 18. LSS
Eine zusätzliche Form und Kostenfaktor stellt der **Low Sulphur Surcharge** (LSS) dar. Anteil schwefelarmer Treibstoff durch behördliche Umweltauflagen, welche sich zunehmend verschärfen und den Transport anteilig verteuern.
- 19. CAF
Currency Adjustment Factor = Währungsausgleichsfaktor wenn unterschiedliche Währungen in der Kette vorhanden sind und damit einhergehend Kursschwankungen

20. WRS

War Risk Surcharge. Zuschlag bei Anlaufen / Querung von kriegsgefährdeten Gebieten oder mit politischen Unruhen

21. HWS der OWS

Heavy Weight Surcharge oder **Overweight Surcharges** (Übergewichtszuschlag)

22. ISPS

International Ship & Port Facility Security. Umgelegte Kosten für Sicherheitsleistungen der Reeder und Terminals (IT-Systeme, Software, Kameras, Zaananlagen, etc), resultierend aus den Anschlägen vom 11. September 2001)

23. Special Equipment Surcharge (für z.B. OT- Container oder Flat-Rack)**24. OOG**

Out of gauge surcharge, für Überbreite-/höhe => Entgelt für Stellplatzverlust im Schiff

25. Winter / ice surcharge, z.B. bei Verladungen in die Ostsee (St. Petersburg) ab ca.

Dezember bis Ende April für Schiffsbegleitung durch Eisbrecher und Enteisungskosten der Schiffe und Ladung im Hafen

26. Congestion surcharge

Verstopfungszuschlag bei überfüllten Häfen, Umlage von Kosten durch den Reeder an die Verladerschaft, wenn die Terminals mangels Kapazität die zeitliche Abfertigung der Schiffe nicht erfüllen / gewährleisten können

27. B/L fee

Dokumentationsgebühren für die Erstellung des B/L oder Seawaybill, welche abhängig von der Form der Einreichung variieren können (manuelle Einreichung per Email, via Anbindung an die Software des Reeders, etc)

28. andere reguläre / temporäre Zuschläge**Verzollung, Zoll, EuSt, Abgaben****Export**

- ABD (Ausfuhrbegleitdokument) mit MRN Movement Reference Number

Hamburg

=> zusätzlich zum ABD Beantragung Z- oder B-Nummer via Hamburg (Zapp-Abfertigung, Zollaussfuhrüberwachung im Paperless Port).

- Z-Nummer in Verbindung mit einem Ausfuhrbegleitpaar / MRN (Movement Reference Number)

- B Nummer in Verbindung mit einer Handelsrechnung, bei Warenwert kleiner EUR 1000,- oder Gewicht kleiner 1000,- kg

Bremerhaven

=> zusätzlich zum ABD, Beantragung BHT Nummer

Antwerpen / Rotterdam

Anlieferungen in Antwerpen / Rotterdam erfolgen mit ABD-Kopie / MRN.

Ferner ist eine zollrechtliche Anmeldung über das jeweilige digitale Hafensystem in Rotterdam (Port-base) und Antwerpen (APCS) erforderlich.

Import

a) direkte Freigutverzollung bei Ankunft im Eingangshafen

oder:

b)

- T1-Papier, vorläufiges Zollpapier für Drittlandware in Transit bis zur Freigutverzollung
- anschließende Freigutverzollung an der Grenze oder Zollstelle Inland für finale Abfertigung zum freien Verkehr

oder:

c)

- Fiskalverzollung im Eingangshafen bei Drittlandware. Physische Verauslagung 19% EuSt entfällt, Voraussetzung ist die Verbringung in ein anderes EU-Land als das Ankunftsland)

**Alle Angaben ohne Gewähr – Irrtum vorbehalten.
Ein Anspruch auf Vollständigkeit ist nicht gegeben.**