



20., überarbeitete Auflage

Dorit Oelfke

Speditionsbetriebslehre und Logistik

Die wichtigsten Prüfungsfragen
mit Lösungen



Prüfungsbuch



Dipl.-Hdl. Dorit Oelfke

Speditionsbetriebslehre und Logistik

Die wichtigsten Prüfungsfragen
mit Lösungen

20., überarbeitete Auflage



Bibliografische Information Der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

1. Auflage 1963

.

19., überarbeitete Auflage März 2005
20., überarbeitete Auflage 2008

Alle Rechte vorbehalten

© Gabler | GWV Fachverlage GmbH, Wiesbaden 2008

Gabler ist Teil der Fachverlagsgruppe Springer Science+Business Media.
www.gabler.de



Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Umschlaggestaltung: Ulrike Weigel, www.CorporateDesignGroup.de

Druck und buchbinderische Verarbeitung: Krips b.v., Meppel

Gedruckt auf säurefreiem und chlорfrei gebleichtem Papier

Printed in the Netherlands

ISBN 978-3-8349-0856-8

Vorwort zur 20. Auflage

Das vorliegende Buch wendet sich besonders an zwei Berufsgruppen. Den Prüfungskandidaten „Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistungen“ und „Kaufmann/Kauffrau für Verkehrsservice“ soll es als Hilfe zur Vorbereitung der Prüfung dienen. Es geht um die Vermittlung von Grundkenntnissen, um so die immer größer werdenden Lernfelder gezielt bearbeiten zu können. Durch das Gegenüberstellen von Frage und Antwort wird die Prüfungssituation sowohl schriftlich als auch mündlich simuliert. Durch die offene Fragestellung, die auch hier zum Teil Einzug gehalten hat, wird auf die Fragenkomplexe innerhalb der Prüfung eingegangen. Neue Sachverhalte, wie z. B. „Zugelassener Wirtschaftsbeteiliger“, „Bekannte/unbekannte Fracht“, „Automated Export System (AES)“ oder „Ladungssicherung“ wurden eingearbeitet, alte überarbeitet.

Die betriebswirtschaftlichen und politischen Abschnitte dienen der Ergänzung.

Als Nachschlagewerk wird dieses Buch seit vielen Jahren den Praktikern empfohlen. So lassen sich Sachverhalte kurz und übersichtlich abrufen. Das eigene Wissen kann schnell aufgefrischt oder erneuert werden.

Über Anregungen durch die Leser würde ich mich freuen.

Dorit Oelfke

Dieses Buch wird in Gedenken an meinen Vater, dem ich viel zu verdanken habe, weitergeführt.

Inhaltsverzeichnis

A. Aufgaben und rechtliche Stellung des Spediteurs in der Wirtschaft	1
I. Rechtliche und wirtschaftliche Stellung des Spediteurs im Güterverkehr und in der Logistik	3
II. Stellung des Spediteurs zum Frachtführer, Verfrachter und Lagerhalter	11
III. Speditionsvertrag	13
1. Vertragsgrundlagen nach dem Gesetz und nach den ADSp	13
2. Werbung und Marketing	15
3. Abschluss und Inhalt des Speditionsvertrages	17
4. Erfüllung des Speditionsvertrages	22
5. Pfand- und Zurückbehaltungsrecht	24
6. Haftung des Spediteurs	26
7. Erteilung und Abwicklung eines Speditionsauftrages	29
IV. Grundlagen des Frachtvertrages nach dem HGB	33
 B. Speditionsunternehmen	 37
I. Mitarbeiter, Mitarbeiterinnen und ihr betriebliches Umfeld	39
1. Kaufmann	39
2. Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Kaufmanns	40
3. Vollmachten	43
4. Sozialversicherung	44
5. Organisation und Rechtsschutz der Arbeitnehmer	47
II. Unternehmung	53
1. Gründung, Handelsregister und Firma	53
2. Unternehmensformen	54
3. Unternehmungszusammenschlüsse	60
4. Unternehmung in Zahlungsschwierigkeiten	61
III. Allgemeiner kaufmännischer Geschäftsverkehr	65
1. Wareneinkauf	65
2. Zahlungsverkehr	67
3. Einzug von Forderungen	70
4. Kreditverkehr	72

C. Einzelnen Speditionszweige	77
I. Lkw-Spedition	79
1. Güterverkehr mit dem Lkw	79
2. Internationaler Straßengüterverkehr	94
3. Spediteur im Lkw-Verkehr	98
II. Bahnspedition	103
1. Eisenbahnverkehrsunternehmen als Frachtführer	103
2. Internationaler Eisenbahngüterverkehr	110
3. Spediteur als Vertragspartner eines Eisenbahnverkehrsunternehmens	110
III. Spediteursammelgutverkehr	114
IV. Außenwirtschaftliche und zollrechtliche Grundkenntnisse für den internationalen Spediteur	121
1. Außenwirtschaft	121
2. Einheitspapier und Begriffe des Zolls	131
3. Zollwesen	134
V. Seehafenspedition	147
1. Güterverkehr mit dem Seeschiff	147
2. Exportspedition	155
3. Importspedition	163
VI. Luftfrachtspedition	167
VII. Binnenschiffahrtsspedition	179
VIII. Lagerei	187
IX. Distributionslogistik	195
X. Über die Preisbildung in der Spedition und im Güterverkehr	201
 D. Zur politischen Ordnung in der Bundesrepublik Deutschland	209
I. Grundgesetz und die Grundrechte	211
II. Bundesrepublik Deutschland als demokratischer und sozialer Rechtsstaat	213
III. Parteien	217
IV. Bundestagswahlen	219
V. Verfassungsorgane und ihre Arbeit	221

E. Anhang	229
I. Fachbegriffe aus der Luftfrachtspedition, der Seehafenspedition und dem Zollwesen in englischer Sprache	231
II. Ausgewählte Abkürzungen mit Erklärung.....	237
III. Formulare	243
Sachwortregister	271

A

AUFGABEN UND RECHTLICHE STELLUNG DES SPEDITEURS IN DER WIRTSCHAFT



Rechtliche und wirtschaftliche Stellung des Spediteurs im Güterverkehr und in der Logistik

Welche Aufgabe hat der Spediteur nach dem HGB?

§ 453 HGB: „Durch den Speditionsvertrag wird der Spediteur verpflichtet, die **Versendung des Gutes** zu besorgen.“

Wann wird der Spediteur tätig?

Der Spediteur wird erst auf Grund eines mit einem Versender (Kunde oder Auftraggeber des Spediteurs) abgeschlossenen Speditionsvertrages tätig, der nach Auffassung der Rechtsprechung im Allgemeinen als **Dienstvertrag** (nicht als Werkvertrag) anzusehen ist.

Warum wird der Speditionsvertrag als Dienstvertrag angesehen?

Der Spediteur schuldet die Leistung eines Dienstes, und zwar die Besorgung von Güterversendungen. Er tritt aber nicht in vollem Umfang für die Herstellung des Erfolges ein, der in der ordnungsgemäßen Transportdurchführung liegt, sondern nur für seine Tätigkeit als „Transportbesorger“. Als Entgelt für seine Tätigkeit bekommt er die **vereinbarte Vergütung**. Sie ist zu zahlen, wenn das Gut dem Frachtführer oder Verfrachter übergeben ist (§ 456 HGB). Der Spediteur hat außerdem Anspruch auf Ersatz sonstiger, mit dem Speditionsvertrag verbundener Aufwendungen und Auslagen (Zölle, Frachten u.a.), die er den Umständen nach für erforderlich halten durfte. (Vgl. aber Obhutshaftung des Spediteurs)

Welche Vertragsverhältnisse hat der Spediteur bei der Abwicklung des Speditionsgeschäfts zu beachten?

Der Versender hat in der Regel mit dem Empfänger (oder dessen Auftraggeber) einen **Kaufvertrag** geschlossen. Damit die verkauftete **Ware** – als **Sendung** verpackt – zum Empfänger gelangt, schließt der Verkäufer mit dem Spediteur einen **Speditionsvertrag**, der Spediteur mit einem Frachtführer oder Verfrachter einen **Frachtvertrag**. Als weitere Dienstleistungen schließt der Spediteur Versicherungs-, Lager- und Umschlagsverträge. Auch führt er Verträge über logistische Dienstleistungen aller Art durch oder besorgt sie.

Warum muss der Spediteur die verschiedenen Verträge klar trennen?

Wenn der Spediteur zwischen den verschiedenen Vertragsverhältnissen nicht klar unterscheidet, dann wird er leicht in Streitigkeiten hineingezogen, die mit dem Speditionsvertrag nichts zu tun haben. Das gilt insbesondere für Fragen der Frachtführerhaftung, der Erteilung von Mängelrügen, des Kosten- und Risikoüberganges aus Warenlieferungen, die ihre Klärung im Kaufvertrag finden müssen.

In welchem Rechtsverhältnis zur Ware stehen der Auftraggeber, der Spediteur und der Frachtführer?

Der Auftraggeber des Spediteurs ist im Regelfall der **Eigentümer der Ware**. Er hat die volle Rechtsherrschaft über die Ware. Als Verkäufer verpflichtet er sich dem Käufer gegenüber im **Kaufvertrag zur Eigentumsübertragung der Ware gegen Entgelt** gemäß den gültigen Zahlungs- und Lieferungsbedingungen. – Zur Überwindung der Entfernung schließt der Verkäufer den **Speditionsvertrag** mit seinem Spediteur. Als Auftraggeber bestimmt er durch seine Weisungen, die er dem

Kaufvertrag entnimmt, den ***Umfang des Besitzrechtes*** und damit die Aufgaben des Spediteurs. Dieser wird mit der Übergabe der Sendung ***Besitzer der Sendung*** und damit der darin ***verpackten Ware***; er übt die tatsächliche Gewalt über die Sache, die Sendung aus.

Als Besitzer der Sendung ***besorgt*** der Spediteur die Güterbeförderung weisungsgemäß durch Abschluss eines ***Frachtvertrages*** mit einem geeigneten Frachtführer oder Verfrachter. Er übergibt die Sendung. Mit der Annahme wird der Frachtführer oder Verfrachter ***Besitzer der Sendung***. Nach Transportabschluss ist dieser zur Übergabe der Sendung an den Empfänger verpflichtet. Mit erfolgter Übergabe an den Empfänger wird der Käufer in Übereinstimmung mit dem Kaufvertrag ***Besitzer und damit Eigentümer der Ware*** (evtl. nach Zahlung).

Wodurch erfüllt der Spediteur seine Aufgabe als Transportbesorger?

Welche Leistungen des Spediteurs zählen nach dem HGB zu seiner Pflicht, die Beförderung zu organisieren?

Welche weiteren Leistungen zählen zu den Pflichten des Spediteurs?

Welche Verkehrsmittel setzt der Spediteur ein?

Was ist unter dem Selbsteintrittsrecht des Spediteurs zu verstehen?

Der Spediteur schließt mit Frachtführern oder Verfrachtern von Seeschiffen ***Frachtverträge*** ab. Im Verhältnis zum Frachtführer ist er Absender, zum Verfrachter ist er Befrachter.

- § 454 HGB: „Die Pflicht, die Versendung zu besorgen, umfasst die ***Organisation der Beförderung***, insbesondere
1. die ***Bestimmung des Beförderungsmittels*** und des ***Beförderungsweges***,
 2. die ***Auswahl ausführender Unternehmer***, den ***Abschluss*** der für die Versendung erforderlichen Fracht-, Lager- und Speditionsverträge sowie die Erteilung von Informationen und Weisungen an die ausführenden Unternehmer und
 3. die Sicherung der ***Schadenersatzansprüche*** des Versenders.“

Zu den Pflichten des Spediteurs zählen auch die ***Versicherung*** und ***Verpackung*** des Gutes, seine ***Kennzeichnung*** und die ***Zollbehandlung*** u.a. Diese Leistungen müssen vereinbart und auf die Beförderung bezogen sein. Der Spediteur schuldet den Vertragsabschluss zur Erbringung dieser Leistungen nur, wenn sich dies aus der Vereinbarung ergibt (§ 454 Abs. 2 HGB).

Der Spediteur setzt folgende Verkehrsmittel zur Transportdurchführung ein: Eisenbahnen, Lastkraftwagen, Binnenschiffe, Seeschiffe und Flugzeuge. Dazu schließt er mit Transportunternehmern Frachtverträge ab. Verfügt er über eigene Lastkraftwagen oder andere Verkehrsmittel, schließt er mit seinem Kunden anstelle eines Speditionsvertrages einen Frachtvertrag ab oder macht von seinem Selbsteintrittsrecht Gebrauch; dann ist er Frachtführer.

Mangels gegenteiliger Weisungen ist der Spediteur berechtigt, den Transport des Gutes selbst zu übernehmen (§ 458 HGB); er bekommt dann zu seiner Spediteureigenschaft noch die Rechte und Pflichten eines Frachtführers. Er kann dann neben der Vergütung als Spediteur die gewöhnliche Fracht verlangen.

Mit welchen Verkehrs-mitteln übt der Spediteur das Selbsteintrittsrecht aus?

Vornehmlich der binnengesetzliche Speditionsbetrieb (als sog. „Gemischtbetrieb“) übt das Selbsteintrittsrecht durch Einsatz eigener Lastkraftwagen (evtl. auch Vertragszüge) im Orts-, Nah- und Fernverkehr aus. Daneben werden in vergleichsweise selteneren Fällen Seeschiffe, Binnenschiffe oder Flugzeuge eingesetzt.

Welchen wichtigen Erwerbstätigkeiten gehen die Spediteure neben der eigentlichen Speditionstätigkeit und der Selbstdurchführung von Gütertransporten nach?

Alle Spediteure besorgen **Lagerung und Umschlag** von Gütern durch Abschluss entsprechender Verträge. Da die meisten Spediteure über eigene oder gemietete Lager verfügen, führen sie als Lagerhalter anfallende Lagerungen selbst aus. Außerdem betreiben manche Spediteure – vornehmlich in Binnen- und Seehäfen – eigene oder gepachtete Umschlagseinrichtungen. Die Besorgung „Selbstdurchführung dieser Aufträge“ ergibt sich im Zusammenhang mit der Abwicklung des Speditionsauftrages; darüber hinaus nehmen diese Spediteure auch Lager- und Umschlagsaufträge selbstständiger Natur entgegen.

Was ist im Speditions-gewerbe unter den sog. „Nebenleistungen“ zu verstehen?

Es handelt sich um Dienstleistungen, die meistens im Zusammenhang mit der Abwicklung von Speditionsaufträgen anfallen, die aber nicht direkt mit dem Frachtvertragsabschluss – der Hauptaufgabe des Spediteurs in der Definition des HGB – zusammenhängen. Diese Dienstleistungen sind außerordentlich zahlreich und verlangen zur Erfüllung vom Spediteur breit gestreute, gut fundierte Kenntnisse.

Welche weiteren Dienstleistungen (sog. Nebenleistungen) führt ein Spediteur üblicherweise durch?

Da eine lückenlose Aufzählung nicht möglich ist, werden folgende Dienstleistungen als Beispiele erwähnt:

1. **Aufmachen/Besorgen von Dokumenten:** Konnossementen, Spediteurdokumenten (FCR, FBL, FWR u.a.), Konsularfakturen, Ursprungszeugnissen, Warenverkehrsbescheinigungen usw.,
2. **Behandlung des Gutes,** Warenmanipulationen: Empfangs-, Qualitätskontrollen, Bemustern, Verpacken, Umpacken, Neutralisieren, Markieren, Reinigen, Begasen, Trocknen, Beschaffen geeigneter Container usw.,
3. **Zollbehandlungen:** Aufmachen der Zollpapiere, Anmelden, Gestellen, Darlegen des Zollgutes, Mitwirken bei der weiteren Abfertigung, Entrichten der Eingangsabgaben, Stellen von Sicherheiten, Zollgutlagerung, Ein- und Ausfuhrabfertigungen usw.,
4. **Versicherungen:** Vermittlung oder Abschluss von Transport- und Lagerversicherungen über eigene Generalpolizzen, Ausstellen der Polizzen usw.,
5. **bankmäßige Leistungen:** bankmäßige Abwicklung des Dokumentengeschäftes, Mitwirken bei Akkreditiven, bei Lombardierungen, Vorlage und Inkasso von Warenwerten, Frachten und Eingangsabgaben,
6. **Geltendmachen von Rechten gegen Dritte:** Wahrung oder Geltendmachen der Schadenersatzansprüche aus Fracht-, Lager-, Umschlags- und Versicherungsverträgen, Wahren von Ansprüchen aus Kaufvertrag usw.,

7. **Beratung des Auftraggebers:** Erstellen von Offerten, Auskünfte über Verkehrsverbindungen, Container, Paletten, Zoll-, Außenhandelsvorschriften, kombinierte Verkehre usw.,
8. **logistische Dienstleistungen:** unmittelbare Mitwirkung an Beschaffung und Absatz von Gütern, Übernahme von Ein- und Verkaufsfunktionen usw. eingebunden in das Logistiksystem seines Auftraggebers.

Warum entspricht der Spediteurbegriff nach dem HGB nicht den wirtschaftlichen Verhältnissen?

Den Spediteur in der „reinen“ Form, der seine Besorgertätigkeit vom Schreibtisch ausübt, findet man fast nur in den Seehäfen. Die meisten Spediteure führen über das Selbsteintrittsrecht Gütertransporte mit eigenen Lkw durch. Manche Spediteure unterhalten eigene Umschlagseinrichtungen, manche sind als Lagerhalter oder Möbeltransporteure tätig. Alle erbringen weitere Dienstleistungen unterschiedlicher Art.

Welche Aufgaben erfüllt der Spediteur in der Wirtschaft?

Der Spediteur besorgt alle Arbeiten oder führt sie selbst aus, die mit der **Güterbeförderung**, mit der **Lagerung** und dem **Güterumschlag** zusammenhängen. Sein Aufgabengebiet umfasst den Abschluss, die Abwicklung und Überwachung von Frachtverträgen und anderen Verträgen, den Empfang und die Weiterleitung von Gütern sowie eine unüberschaubare Zahl von damit verbundenen Dienstleistungen.

In welchen Organisationsformen des Güterverkehrs bietet der Spediteur seine Leistungen an?

1. Als **Organisator des Güterverkehrs** besorgt er Güterbeförderungen durch Abschluss von Frachtverträgen gemäß §§ 453 ff. HGB; auch führt er als Frachtführer Güterbeförderungen selbst aus; in beiden Fällen übernimmt er damit verbundene Dienstleistungen.
2. Er organisiert **Transportketten**, indem er die Leistungen verschiedener Transportunternehmer und Transportmittel kombiniert, den damit verbundenen Umschlag besorgt und mit allen Beteiligten abrechnet. Neben den typischen Speditionsrisiken wird er Träger zusätzlicher Risiken im **gebrochenen, multimodalen** oder **kombinierten Verkehr**.
3. Er übernimmt **logistische Dienstleistungen** als Einzelleistung oder in einem Service-Paket nach Kundenwunsch über seine eigentliche Aufgabe als Transportorganisator hinaus.

Was ist – allgemein gesehen – unter dem Begriff Logistik zu verstehen?

Der Begriff Logistik stammt aus dem militärischen Bereich und kennzeichnet das militärische Nachschubwesen aller Bereiche.

Logistik im wirtschaftlichen Bereich bezeichnet ein **ganzheitliches System zur Optimierung des Material- und Warenflusses innerhalb und außerhalb eines Unternehmens**. Logistik erfasst die produktionsgerechte Materialbeschaffung, die Materialbewegung in der betrieblichen Produktion und den Warenabsatz. Logistik umfasst die Planung, Steuerung und Kontrolle des Warenstromes im Unternehmen in Verbindung mit den Lieferanten, den Dienstleistern und den Kunden. Kompatible EDV-Systeme sind unerlässlich. Eine Optimierung der Leistung ist u. U. durch Koppelung der Logistiksysteme von Verkäufer und Käufer zu erreichen.

Welche Logistikbereiche können unterschieden werden?

Unterschieden werden:

1. Die **Beschaffungslogistik** erfasst den Materialeinkauf.
2. Die **Produktionslogistik** erfasst den produktionsbedingten Materialfluss.
3. Die **Absatz- oder Distributionslogistik** erfasst den Warenabsatz.
4. Die **Entsorgungslogistik** verwertet Abfälle aller Art außerhalb der öffentlichen Abfallentsorgung.

Welche Merkmale kennzeichnen die logistischen Dienstleistungen des Spediteurs?

Auf Wunsch des einzelnen Kunden bietet der Spediteur über seine herkömmlichen Aufgaben hinaus die Übernahme von Kaufvertragsaufgaben an. Er wirkt mit an der bedarfsoorientierten Beschaffung und Verteilung von Gütern (Just-in-time-Leistungen). Kundenbezogene Service-Pakete zielen auf **Verringerung oder Fortfall der Lagerung**, auf **Verkürzung der Übernahmezeit** zwischen Verkauf und Besitzübernahme durch den Käufer und auf Übernahme **bestimmter Kaufvertragsaufgaben**. Der Güterfluss wird durch ein Informations- und Kommunikationssystem gelenkt und optimiert. Im Computerverbund können Daten übertragen oder ausgetauscht werden. Sendungsverfolgungssysteme, Leistungen unter Qualitätssicherung können angeboten werden.

Welche einzelnen Leistungen bietet der Spediteur als logistische Dienstleistung an?

Angeboten werden auf Wunsch des Kunden als einzelne Leistung oder als Service-Paket – kundengerecht abgestimmt – folgende Leistungen:

1. Lagerhaltungssysteme – auch für Gefahrgut – mit bedarfsgerechten An- und Abtransporten (Just-in-time),
2. computergestützte Erteilung von Nachschubaufträgen durch den Abnehmer bzw. den Spediteur, nach Bedarf einschließlich Inkasso,
3. Übernahme eines Kundenauslieferungslagers mit bedarfsgerechter individueller Belieferung des Käufers, Kommissionierung, Verpackung,
4. kundengerechte Spezialtransporte von Kühlgut in ununterbrochener (Tief-)Kühlkette, von Gefahrgut und anderen Gütern,
5. flächendeckende Spezialdienste für Einzelhandelsketten, für den Arzneimittelhandel und für andere Auftraggeber mit optimaler Schnelligkeit, mit Zuverlässigkeit und Systemtreue,
6. Zustelldienste in Kleingut- und Ladungsverkehren
 - a) innerhalb der Bundesrepublik Deutschland in 24 Stunden, europaweit in 48 Stunden,
 - b) Samstagszustellung u. ä.,
7. Regalpflege beim Empfänger (Auspicken, Etikettieren, Preisauszeichnung, Regalfüllen),
8. Qualitätskontrollen,
9. Retourenabwicklung und -transport,
10. Leergutverwaltung und -transport,
11. Entsorgungslogistik, Recycling, d. h. zurückgenommene Transportverpackungen einer erneuten Verwendung zuführen oder außerhalb der öffentlichen Abfallentsorgung verwerten usw.,

12. Inkassoaufgaben, Factoring, Franchising,
13. Montagearbeiten und andere Aufgaben.

Welche Gründe veranlassen einen Kunden, logistische Dienstleistungen bei einem Spediteur einzukaufen (Outsourcing)?

Wichtige Gründe können sein:

1. Verringerung oder Fortfall der Lagerhaltung durch Just-in-time-Leistungen,
2. kurze Lieferzeiten durch Beschleunigung der Transportabwicklung,
3. flächendeckende Zustellung, auch weltweit,
4. Übernahme von Paketleistungen durch einen einzigen Vertrags- und Ansprechpartner, der als Spediteur der fachkundige und neutrale Transportorganisator ist,
5. Vermeidung von Liefer- und Transportrisiken, die auf den Spediteur übertragen werden,
6. fehlende Bereitschaft, bestimmte Aufgaben durch eigenes Personal erfüllen zu lassen.

Grundsätzlich können Kapital-, Lager- und Beförderungskosten gesenkt, der Lieferservice und die Marktposition verbessert werden.

Welche Folgen ergeben sich für den Spediteur durch Ausführung logistischer Dienstleistungen?

Für den Spediteur ergeben sich ***zusätzliche Kosten und Risiken***:

1. erhöhte Personalkosten, die durch zusätzliches Personal bzw. durch regelmäßige Fortbildung entstehen,
2. durch Übernahme zusätzlicher Leistungen, die über die eigentliche Organisationsaufgabe des Spediteurs hinausgehen,
3. durch Einsatz der EDV, der computergestützten Arbeitsplätze und der Ausnutzung der modernen Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten,
4. durch Übernahme von speditiernfernen Risiken, die bei logistischen Leistungen anfallen (z. B. Regalpflege, Verpackungsgeschäfte, Schwertransporte).

Zur Deckung dieser Kosten und Risiken muss der Spediteur neben seinen Entgelten für seine typischen Speditionsleistungen ***zusätzliche Entgelte für seine logistischen Leistungen*** berechnen. Werden die vom Spediteur übernommenen zusätzlichen Risiken durch die Speditionsversicherung nicht gedeckt, wird der Abschluss einer zusätzlichen Versicherung erforderlich.

Seine Risiken und Möglichkeiten wird er durch ein gutes Marketing bestimmen.

Was ist unter einem Erst-, Zwischen- und Unterspediteur zu verstehen?

Diese Begriffe werden zur Charakterisierung der rechtlichen Stellung eines Spediteurs zur Auftragsabwicklung verwendet.

Der Haupt- oder Erstspediteur erhält den Speditionsauftrag direkt vom Kunden. Kann der Hauptspediteur die Speditionsleistung oder Teile davon nicht durchführen, beauftragt er einen Zwischenspediteur mit der Durchführung. Beauftragt der Erstspediteur einen Spediteur ohne zwin-

Ein Kunde äußert, dass die Wirtschaft den Spediteur als Helfer des Kaufmanns entbehren könne. Stellen Sie eine Liste von Gründen zusammen, mit der Sie Ihren Kunden überzeugen!

gende Notwendigkeit, dann wird dieser zum Unterspediteur. Im Gegensatz zum Zwischenpediteur ist der *Unterspediteur Erfüllungsgehilfe des Hauptspediteurs*, d.h., der Hauptspediteur haftet für ein Verschulden des Unterspediteurs wie für eigenes Verschulden (vgl. §§ 461, 462 HGB).

Die Gründe für die Unentbehrlichkeit des Spediteurs in der modernen Wirtschaft liegen in erster Linie in der Kompliziertheit des staatlichen und zwischenstaatlichen Warenverkehrs. Durch die gewerbsmäßige Tätigkeit der Transportbesorgung, die umfangreiche Kenntnisse verlangt, sammelt der Spediteur eine Fülle von Erfahrungen, die er den Kunden gegen ein relativ geringes Entgelt zur Verfügung stellt. – Einzelne Gründe sind:

1. eingehende Kenntnisse der Verkehrswege, der Verkehrsträger, der unterschiedlichen Beförderungsbedingungen und Beförderungskosten, die ausschlaggebend für die Wahl des günstigsten Transportweges oder Transportmittels sind,
2. Kenntnis der unterschiedlichen Ein- und Ausfuhrvorschriften aller Länder, einschließlich des Zollwesens,
3. Warenkenntnisse, Kenntnisse der Transportrisiken und der erforderlichen Transportverpackungen, Verpacken und Reparieren,
4. Einrichten und Betreiben von europäischen und weltweiten Sammelverkehren,
5. Durchführen logistischer Dienstleistungen, Mitwirken bei Errichtung und beim Betreiben logistischer Fließsysteme des Güterverkehrs,
6. Durchführen oder Besorgen von Umschlagsleistungen an erzeugerfernen Umschlagsplätzen bei „gebrochenen Transporten“,
7. Durchführen von Beförderungen im „Kombinierten Verkehr“, bei dem der Spediteur die Güter ab Haus des Auftraggebers zur Beförderung durch mindestens zwei Beförderungsmittel bis zu jedem gewünschten Ort in der Welt übernimmt; über diese Beförderung in einer Transportkette stellt er ein durchgehendes Spediteurversanddokument (FBL, FCR oder Hauskonnossement) aus; als MTO (Multimodal Transport Operator) garantiert er den Beförderungserfolg und übernimmt die Haftung wie vereinbart,
8. Besorgen von Dienstleistungen, wie Besorgen von Dokumenten, Behandlung des Gutes, Zollbehandlungen, Versicherungen, bankmäßige Leistungen, Geltendmachen von Rechten gegen Dritte u. a.,
9. Besorgen von Informationen, die jeder Spediteur über eigene Niederlassungen und Korrespondenzspediteure in aller Welt und über seine Berufsorganisation bezieht,
10. absolute Neutralität durch seine Stellung zwischen Verkäufer und Käufer und seine völlige Unabhängigkeit von einzelnen Frachtführern und Verfrachtern weisen auf seine Treuhändereigenschaft hin, die in vielen Fällen für die Einschaltung des Spediteurs schon allein ausschlaggebend ist.

Die Einschaltung eines Spediteurs aus den genannten Gründen bietet dem Kunden oft eine erhebliche **Kostenersparnis** und eine weit gehende **Garantie für eine ordnungsgemäße Transportabwicklung**, durch die sich der Kunde Ärger und möglichen Verlust von Geschäftspartnern ersparen kann.



Stellung des Spediteurs zum Frachtführer, Verfrachter und Lagerhalter

Welche Aufgabe hat der Frachtführer nach dem HGB, nach den Vorschriften über das Frachtgeschäft?

Für welche Frachtgeschäfte gelten die Vorschriften des HGB?

Welche Rechtsvorschriften gelten für das Seefrachtgeschäft?

Wer ist Verfrachter?

Wie heißen die am Frachtvertrag Beteiligten?

Welche Aufgabe hat der Lagerhalter nach dem HGB?

Wodurch unterscheidet sich der Spediteur vom Frachtführer und Verfrachter?

§ 407 HGB: „(1) Durch den Frachtvertrag wird der Frachtführer verpflichtet, das Gut zum **Bestimmungsort** zu befördern und dort an den **Empfänger** abzuliefern.

(2) Der **Absender** wird verpflichtet, die **vereinbarte Fracht** zu zahlen.“

Die Vorschriften der §§ 407-452 d HGB gelten einheitlich für die Frachtgeschäfte der Frachtführer im Güterkraftverkehr, im Eisenbahnverkehr, im Binnenschiffsverkehr und im Luftfrachtverkehr innerhalb Deutschlands.

Die Seefrachtgeschäfte werden durch das „Vierte Buch des HGB (Seehandel)“ §§ 476 ff. abweichend geregelt.

Verfrachter (Carrier) ist der Reeder (Eigentümer) oder Ausrüster (Nichteigentümer) eines Seeschiffes, das dem Erwerb durch die Seefahrt dient.

Die am Frachtvertrag Beteiligten sind der **Absender**, der **Frachtführer** und der **Empfänger**. Der Absender schließt den Frachtvertrag mit dem Frachtführer und übergibt ihm das Gut zur Beförderung. Der Empfänger hat gegen den Frachtführer einen Auslieferungsanspruch (Vertrag zugunsten eines Dritten).

Am Seefrachtvertrag sind der **Befrachter (Shipper)**, der **Verfrachter (Carrier)** und der **Empfänger (Consignee)** beteiligt. Die unterschiedliche Bezeichnung der Vertragsparteien ergibt sich aus den abweichen den gesetzlichen Vorschriften über die beiden Frachtvertragsarten.

Das Entgelt des Frachtführers und des Verfrachters heißt **Fracht**.

§ 467 HGB:

„(1) Durch den Lagervertrag wird der Lagerhalter verpflichtet, das Gut **zu lagern** und **aufzubewahren**.

(2) Der Einlagerer wird verpflichtet, die **vereinbarte Vergütung** zu zahlen.“

Der Spediteur besorgt gewerbsmäßig Güterversendungen durch Abschluss von Frachtverträgen mit Frachtführern und Verfrachtern, während die Frachtführer und Verfrachter diese Güterversendungen gewerbsmäßig ausführen.

In welchen Fällen ist der Spediteur als Frachtführer tätig?

- Der Spediteur ist als Frachtführer tätig, wenn er
1. von seinem **Selbsteintrittsrecht** Gebrauch macht (§ 458 HGB),
 2. die Beförderung des Gutes mit anderen Gütern zusammen in einer **Sammelladung** auf Grund eines für seine Rechnung geschlossenen Frachtvertrages übernimmt (§ 460 HGB),
 3. **Spedition zu festen Kosten** (Fixkostenspedition, Übernahmesatz gem. § 459 HGB) durchführt,
 4. mit seinem Auftraggeber einen **Frachtvertrag** an Stelle eines Speditionsvertrages abschließt.

Erklären Sie den Begriff „Übernahmesatz“ (auch Spedition zu festen Kosten oder Fixkostenspedition genannt)?

Der **Übernahmesatz** umfasst nach § 459 HGB einen bestimmten Satz der Beförderungskosten. Die Vergütung ist in diesem Satz einbezogen, ebenso die vorhersehbaren Sondergebühren und Sonderauslagen. Das Angebot bezieht sich stets auf die namentlich aufgeführten eigenen Leistungen und Fremdleistungen und nur auf Güter normalen Umfangs, Gewichts und normaler Beschaffenheit bei normalen Beförderungsverhältnissen. Übliche Sondergebühren und Sonderauslagen werden neben dem Übernahmesatz in Rechnung gestellt, wenn der Spediteur darauf hingewiesen hat, z. B. „zuzüglich der üblichen Nebenspesen“. – Ein fester Satz ohne Fracht ist kein Übernahmesatz nach HGB.

Angenommen, bei einer Spedition nach einem Übernahmesatz entstehen dem Spediteur unvorhersehbare zusätzliche und auch erhöhte Kosten. Kann der Spediteur vom Kunden Ersatz dieser Kosten fordern?

Wenn der Spediteur in dem Angebot keine Garantie für den festen Satz übernommen hat, wird er in der Regel durch Hinweis auf die ADSp § 16 diese Kosten zusätzlich fordern können. Das gilt insbesondere für die üblichen Nebenspesen (z. B. Bezettelungskosten, Deckenmiete, Lagergeld, Postgebühren, Wetterzuschläge). Nicht fordern kann er dagegen zusätzliche Kosten, die durch Kalkulationsfehler entstanden sind. Da die ADSp nichts über Löhne und Gehälter des Spediteurs sagen, kann er bei einer Lohn- und Gehaltserhöhung nichts zusätzlich fordern; führen Lohnerhöhungen dagegen zu erhöhten Frachten, so kann er diese Erhöhung zusätzlich fordern. Zur Vermeidung von Nachteilen ist es ratsam, dass im Angebot an den Kunden ein entsprechender Vermerk aufgenommen wird („freibleibend bis ...“, „auf Grund der heute gültigen Löhne, Gehälter und Tarife“ o.ä.).

Wann wird der Spediteur als Lagerhalter tätig?

Der Spediteur kann durch Abschluss eines selbständigen Lagervertrages (Hauptgeschäft) oder durch Abschluss eines Speditionsvertrages (Nebenleistung) als Lagerhalter tätig werden (Vgl. Abschnitt: Lagerei).



Speditionsvertrag

1. Vertragsgrundlagen nach dem Gesetz und nach den ADSp

Welche gesetzlichen Vorschriften gibt es über den Speditionsvertrag?

Die grundlegenden Rechtsvorschriften über den Speditionsvertrag sind im fünften Abschnitt „Speditionsgeschäft“ des HGB in den §§ 453-466 geregelt. Die Speditionsgeschäfte zählen nach § 1 HGB zu den Handelsgewerben. So gilt der Spediteur als **Istkaufmann**. Er unterliegt dann in vollem Umfang den Rechtsvorschriften des HGB. Erfordert sein Geschäftsbetrieb keinen „nach Art und Umfang ... in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb“ (nur sehr selten), so wird für ihn jedoch das Speditionsrecht des HGB ebenso voll wirksam.

Ist der Spediteur als Frachtführer oder als Lagerhalter tätig, so gelten für ihn auch die Rechtsvorschriften über den Frachtführer (§§ 407 ff. HGB) und über den Lagerhalter (§§ 467 ff. HGB). Diese Rechtsvorschriften und die über den Spediteur sind durch das Transportrechtsreformgesetz zum 1. Juli 1998 weitgehend vereinheitlicht worden.

Welche Vertragsgrundlagen (Allg. Geschäftsbedingungen) gibt es außer den gesetzlichen Vorschriften für den Speditionsvertrag?

Es gibt die „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ (**ADSp**). Sie wurden erstmalig am 26. April 1927 nach langen Verhandlungen verabschiedet, später mehrfach den geänderten wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnissen angepasst.

Die ADSp gelten in der jeweils neuesten Fassung als die Geschäftsbedingungen der Spediteure. So ist die jetzt gültige Fassung vom 1. Januar 2003.

Von wem wurden die ADSp entworfen?

Die ADSp von 1927 wurden unter Ausschluss der Legislativen in freiwilliger Übereinkunft von den damaligen Spartenverbänden der Wirtschaft und des Speditionsgewerbes gemeinsam entworfen und in Kraft gesetzt. Erfahrungen mit älteren Geschäftsbedingungen wurden verwertet. Über jede Neufassung der ADSp müssen sich die Spartenverbände der Wirtschaft unter Führung des DIHT (Deutschen Industrie- und Handelstages) mit dem Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLV) einigen.

Warum wurden die ADSp aufgestellt?

Die breite Streuung der durchweg nachgiebigen und lückenhaften Rechtsvorschriften und die Vielzahl von kleinen und kleinsten Aufträgen, die für die Spedition typisch sind, zwangen die Vertragspartner im Interesse eines reibungslosen und wirtschaftlich tragbaren Geschäftsverkehrs zur Zusammenfassung, Ergänzung und Vereinheitlichung, also zur Standardisierung der Vertragsvorschriften.

Unter welcher Bedingung darf sich der Spediteur auf die ADSp berufen?

Der Spediteur darf sich auf die ADSp nur berufen, „wenn er bei Auftragserteilung einen ausreichenden Haftungsversicherungsschutz vorhält.“ (§ 29.3 ADSp.)

Welchen Rechtscharakter haben die ADSp?

Der Bundesgerichtshof bezeichnetet in einer Entscheidung vom 29. Juni 1959 die ADSp als „eine fertig bereitliegende, allgemein festgelegte Vertragsgrundlage“. Die ADSp sind kein Gesetz und keine Verordnung. Sie bieten ein ausgewogenes Verhältnis der Rechte und Pflichten von Auftraggeber und Spediteur. Die Spitzenverbände der Wirtschaft haben die Anwendung der ADSp empfohlen. Diese Empfehlung ist unverbindlich. Die ADSp sind beim Bundeskartellamt angemeldet worden.

In welchem Bereich werden die ADSp angewendet?

Nach Ziffer 2 gelten die ADSp für **Verkehrsverträge** mit Personen, die bei Abschluss des Vertrages in Ausübung ihrer gewerblichen oder selbstständigen beruflichen Tätigkeit handeln. Verkehrsverträge betreffen

- ◆ Speditions-, Fracht-, Lagergeschäfte des Spediteurs,
- ◆ sonstige üblicherweise zum Speditionsvermögen gehörende Geschäfte,
- ◆ speditionsübliche logistische Leistungen im Zusammenhang mit Beförderung oder Lagerung.

Vereinbart werden die ADSp oder die VGBL („Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs –und Logistikunternehmer), nicht aber beide Vertragsbedingungen gleichzeitig.

Wann finden die ADSp keine Anwendung

Sie gelten nicht für Geschäfte, die ausschließlich

- ◆ Verpackungsarbeiten,
- ◆ die Beförderung von Umzugsgut oder dessen Lagerung,
- ◆ Kran-, Montagearbeiten, Schwer- oder Großraumtransporte
- ◆ die Beförderung und Lagerung von abzuschleppenden oder zu bergenden Gütern

zum Gegenstand haben (§ 2.3 ADSp).

Erklären Sie Ihrem Privatkunden, warum die ADSp keine Grundlage für einen Vertrag mit ihm sein können!

Bei Abschluss eines Verkehrsvertrages mit einem Verbraucher können die ADSp nicht als Grundlage dienen, da der Verbraucher eine natürliche Person ist und der Vertrag weder einem gewerblichen noch einem selbstständigen Tätigkeitsbereich dient (§ 2.4 ADSp).

Wie werden die ADSp Bestandteil des einzelnen Speditionsvertrages?

Die Anwendung der ADSp im Handelsverkehr ist seit Jahrzehnten üblich. Der Bundesgerichtshof und andere Gerichte haben wiederholt bestätigt, dass die ADSp im Verkehr zwischen Kaufleuten als **Handelsbrauch** – auch ohne besondere Vereinbarung – gelten. Diese Auffassung wird dadurch erhärtet, dass die ADSp zweiseitig aufgestellte Geschäftsbedingungen sind, deren Bestehen von den Interessenverbänden der Wirtschaft wiederholt bestätigt wurde.

Nichtkaufleuten gegenüber kann sich der Spediteur nicht auf Handelsbrauch berufen, allenfalls auf Verkehrssitte. Er wird in diesem Fall durch eine „**Unterwerfung**“ des Kunden eine Übernahme der ADSp in den Einzelvertrag herbeiführen müssen. Diese Unterwerfung kann durch ausdrückliche oder stillschweigende Vereinbarung bei Vertragsabschluss erfolgen.

Ein Auftraggeber lehnt die Anwendung der ADSp ab. Welche Vorteile erwachsen dem Auftraggeber, wenn der Speditionsvertrag nach den ADSp abgeschlossen wird?

Durch Anwendung der ADSp erwachsen dem Auftraggeber folgende Vorteile:

1. Die im BGB und im HGB verstreuten Rechtsvorschriften über das Speditionsgeschäft werden zusammengefasst.
2. Die gesetzlichen Vorschriften werden ergänzt.
3. Die Speditionsverträge werden vereinheitlicht; der Bundesgerichtshof bezeichnet die ADSp als eine „fertig bereitliegende, allgemein festgelegte Vertragsgrundlage“.
4. Regelung der Haftung.

Grenzen Sie die Logistik-AGB gegen die ADSp ab!

Die Logistik-AGB decken den Bereich ab, den die ADSp nicht bedienen. Alle speditiōnsüblichen logistischen Dienstleistungen, die sich direkt mit der Beförderung und Lagerung beschäftigen, werden durch die ADSp abgedeckt. Logistische Zusatzleistungen, die sich mit der Zulieferung, Produktion und Distribution beschäftigen, wie z. B. Vormontagen oder Regalservice (Füllen der Regale im Supermarkt), werden nicht mehr durch die ADSp abgedeckt. Hierfür wurden die Logistik-AGB entwickelt.

Die ADSp und die Logistik-AGB können zusammen angewendet werden. Es muss aber ausdrücklich darauf hingewiesen werden, welche Geschäftsbedingungen wo angewendet werden.

2. Werbung und Marketing

Wie kann der Spediteur einen Kundenstamm aufbauen?

Der Spediteur versucht, einen festen Kundenkreis durch Werbung und Referenzen (Empfehlungen, Beziehungen) aufzubauen. Der Erfolg seiner Werbemaßnahmen wird weitgehend durch die Qualität seines Marketings bestimmt.

Was ist unter Marketing zu verstehen?

Unter **Marketing** wird die Ausrichtung des unternehmerischen Handels auf den Absatzmarkt des Unternehmens verstanden. Ziel ist die Gewinnung und Erhaltung von Kunden. Richtige Marktkenntnisse als Planungsdaten sind Voraussetzung für ein erfolgreiches Marketing. – Marketing bedeutet Märkte mitgestalten und Nachfrage erzeugen; für den Spediteur ist das wichtig, denn er ist als Dienstleister von der Nachfrage seiner Kunden nach seinen Angeboten besonders abhängig.

Welche Teilgebiete werden unter dem Begriff Marketing zusammengefasst?

Marketing umfasst

- ◆ **Marktforschung:** Sie liefert die Daten und Erkenntnisse über den anzusprechenden Teilmarkt durch eine einmalige *Marktanalyse* und ergänzt diese Grundlagen durch laufende *Marktbeobachtung*.
- ◆ **Produktgestaltung:** Produkt bzw. Sortiment des Spediteurs ist die Palette seiner angebotenen Dienstleistungen, die nach den Ergebnissen seiner Marktforschung überprüft und u.U. geändert werden muss (z. B. Verringerung seines Fuhrparks durch steigenden Einsatz von Fremdunternehmern, verstärkten Einsatz von Containern, Sammelverkehre nach Osteuropa).
- ◆ **Werbung:** Der Spediteur bevorzugt die Einzelwerbung durch Werbebriefe, Akquisiteure u.ä., aber auch die Massenwerbung durch Anzeigen in Fachzeitschriften für einen engen Interessenkreis (z. B. für Exporteure nach Osteuropa).
- ◆ **Preispolitik:** Mengenrabatte, günstige Zahlungsbedingungen usw. im Speditionsbereich sind nur in geringem Umfang denkbar, da im Güterverkehr u.a. durch Überangebot und Preisfreiheit ein scharfer Wettbewerb herrscht. Die Qualität der Speditionsleistung ist entscheidend.
- ◆ **Planung** des unternehmerischen Verhaltens aufgrund der Marktforschungsergebnisse (Absatzorganisation): festgelegt werden die Unternehmergruppen, Hersteller nach Branchen und andere Gewerbetreibende, die angesprochen werden sollten, die Leistungen des Spediteurs, die er als Spezialist anbietet u.a., Dauer, Art und Preis der Werbung usw.

Durch wen verschafft sich der Spediteur Referenzen?

Referenzen bekommt er durch Korrespondenzspediteure oder durch Stammkunden, die ihre Geschäftspartner durch Empfehlungen auf einen bestimmten Spediteur hinweisen. Manche Kunden schreiben im Kaufvertrag vor, dass die Transportbesorgung durch ihren Spediteur erfolgen muss.

Wodurch wirbt – allgemein gesehen – ein Kaufmann?

Ein Kaufmann wirbt durch die Überzeugungskraft des Wortes und Bildes, durch Preisvergünstigungen und durch Aufmachung und Qualität der Ware oder durch die Qualität der Leistung.

Welche Werbemittel setzt der Spediteur ein?

Der Spediteur setzt u.a. folgende Werbemittel ein: Briefe, Rundschreiben, Offerten u.ä., Kundenzeitschriften, Beschriftung des Fuhrparks mit seiner Firma, Anzeigen in Fachzeitschriften, Akquisiteure (Handlungsreisende), Errichten von Beratungsstellen auf Messen, eine eigene Website im Internet u.ä. Bestes Werbemittel des Spediteurs ist die Qualität seiner Leistung.

3. Abschluss und Inhalt des Speditionsvertrages

Wie kommt der Speditionsvertrag zustande?

Der Speditionsvertrag kommt – wie jeder andere Schuldvertrag – zu stande durch zwei **sich deckende Willenserklärungen**, die gemäß dem Grundsatz der Vertragsfreiheit von beiden Parteien freiwillig abgegeben werden.

Wann ist der Speditionsvertrag abgeschlossen?

Der Speditionsvertrag ist in dem Augenblick abgeschlossen, in dem die übereinstimmenden Erklärungen der beiden Vertragsparteien vorliegen. Diese Willenserklärungen heißen **Antrag** und **Annahme**.

Wer stellt den Antrag zum Speditionsvertrag?

In der Regel wird der Antrag vom Kunden des Spediteurs durch Erteilen des Speditionsauftrages gestellt. Werden dem Spediteur ohne vorherigen Auftrag Güter zur Transportbesorgung übersandt, so ist diese Übersendung der Antrag zum Speditionsvertrag. In anderen Fällen kann ein verbindliches Angebot (**Offerte**) des Spediteurs als Antrag gelten.

Welche Bedeutung haben Anzeigen, Rundschreiben u. ä. für den Abschluss des Speditionsvertrages?

Diese Erklärungen sind lediglich Aufforderungen zur Abgabe von Speditionsanträgen (-aufträgen); sie dienen der Werbung und sind für den Spediteur grundsätzlich unverbindlich.

Für welchen Zeitraum ist der Spediteur an ein verbindliches Angebot gebunden?

Gemäß Ziffer 16.2 ADSp gelten Angebote des Spediteurs nur, wenn der Kunde das Angebot unverzüglich annimmt, der Auftrag sofort ausgeführt werden kann und bei Auftragserteilung auf das Angebot Bezug genommen wird. Was unverzüglich ist, hängt von der Form des Angebots ab:

mündliche (telefonische) Angebotsabgabe = Annahme spätestens am Ende des Gespräches,

schriftliche (festschriftliche, per E-Mail oder durch DFÜ (Datenfernübertragung) Abgabe = Annahme innerhalb einer angemessenen Frist, in der die Antwort unter verkehrsüblichen Verhältnissen mit mindestens gleich schnelllem Nachrichtenüberbringungsmittel unter Berücksichtigung einer angemessenen Überlegungsfrist eintreffen kann.

Ist dem Angebot eine Frist gesetzt, dann hat der Kunde bis zum Ablauf dieser Frist das Recht, durch Annahme den Vertrag zustande zu bringen.

In welcher Form werden Speditionsaufträge erteilt?

Der Kunde erteilt seine Speditionsaufträge üblicherweise schriftlich auf vorgedrucktem Auftragsformular, durch Fax oder im Computerverbund mittels DFÜ (Datenfernübertragung) oder per e-mail. Grundlage des elektronischen Geschäftsverkehrs ist das branchenübergreifende Regelwerk EDIFACT (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport), erweitert um EDIFOR (EDI Forwarding).

In welcher Form kann der Speditionsantrag des Kunden durch den Spediteur angenommen werden?

Der Antrag kann **ausdrücklich** (mündlich oder schriftlich), durch **schlüssige Handlung** (Durchführung des Auftrages) oder durch **Schweigen** angenommen werden. – Grundsätzlich wird der Spediteur zur Kundenpflege jeden Antrag durch eine schriftliche Auftragsbestätigung annehmen; das gilt insbesondere für mündlich und für unvollständig erteilte Aufträge. Fallen Auftragseingang und –durchführung zeitlich zusammen, gilt das **Schweigen des Spediteurs als Annahme des Antrages** (vgl. § 362 HGB).

Welche Pflicht hat der Spediteur, wenn er einen Auftrag nicht annehmen will?

Ein Kunde Ihrer Firma möchte keinen schriftlichen Auftrag erteilen. Versuchen Sie ihn mit Argumenten zu einer Änderung seines Verhaltens zu bewegen!

Der Spediteur muss in diesem Falle den Auftrag unverzüglich ablehnen, da sein Schweigen Annahme des Antrages bedeuten kann (vgl. auch § 663 BGB).

1. Der Spediteur benötigt zur rationellen Durchführung der Speditionsaufträge schriftliche Unterlagen.
2. Hör-, Sprechfehler oder falsche Angaben würden mangels schriftlicher Beweise durch die wirtschaftlich schwache Stellung des Spediteurs zu seinen Lasten gehen. Der schriftliche Auftrag ist Beweisurkunde für die Richtigkeit der Angaben.
3. Nach Ziffer 3.1 ADSp sind Aufträge, Weisungen und Mitteilungen zwischen dem Spediteur und seinem Auftraggeber formlos gültig. Die Beweislast für den Inhalt, die richtige und vollständige Übermittlung trägt, wer sich darauf beruft. Sind die Weisungen an den Spediteur nicht ausreichend oder nicht ausführbar, darf er nach eigenem pflichtgemäßem Ermessen handeln (Ziffer 9.2).

Mögliche Differenzen, die zur Belastung der Geschäftsbeziehungen führen, würden vermieden.

Welche Punkte sollte der Speditionsauftrag des Kunden enthalten?

Nach Ziffer 3.4 ADSp hat der Auftraggeber im Auftrag folgende Einzelheiten anzugeben: „*Adressen, Zeichen, Nummern, Anzahl, Art und Inhalt der Packstücke, Eigenschaften des Gutes (z. B. Gefahrgut) und alle sonstigen erkennbar für die ordnungsmäßige Ausführung des Auftrags erheblichen Umstände...*“. Welche Angaben für die ordnungsgemäße Ausführung erheblich sind, hat der Auftraggeber zu entscheiden.

Außerdem sollte der Auftrag folgende Angaben enthalten:

1. **Speditionsauftrag** als Name des Papiers oder des Datenträgers,
2. Bezeichnung des Kunden als **Auftraggeber** oder Versender (nicht als Absender),
3. Bezeichnung des Auftragnehmers als **Spediteur**,
4. Bezeichnung der Versendungskosten als **Kundensatz oder Frachtübernahme** (nicht als Fracht),
5. Hinweis auf die Geltung der **ADSp (neueste Fassung) und/oder der Logistik-AGB**.
6. Klärung über Abschluss einer Versicherung.

Was muss der Auftraggeber bei Verkehrsverträgen über gefährliche Güter beachten?

Welche Pflichten übernehmen der Kunde und der Spediteur durch den Abschluss des Speditionsvertrages?

Stellen Sie die Möglichkeiten dar, die ein Spediteur hat, wenn der ihm erteilte Auftrag nicht die geforderten Angaben (gemäß ADSp) enthält!

Stellen Sie die Vorgehensweise des Spediteurs beim Abschluss einer Versicherung dar!

Der Auftraggeber muss dem Spediteur bei Auftragserteilung die genaue Art der Gefahr und die zu ergreifenden Vorsichtsmaßnahmen schriftlich mitteilen. Gelten für das Gefahrguts gefahrgut- oder abfallrechtliche Vorschriften, muss er sie dem Spediteur mitteilen, z. B. Klassifizierung mit allen relevanten Angaben.

Der Spediteur hat die Pflichten,

- ◆ die Besorgung der Güterbeförderung (§ 453 HGB) mit der **Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns** durchzuführen (§ 454 Abs. 4 HGB, Ziffer 1 ADSp),
- ◆ das **Interesse des Auftraggebers zu wahren** (Ziffer 1 ADSp),
- ◆ die **Weisungen des Auftraggebers zu befolgen** (§ 454 Abs. 4 HGB); bei fehlerhaften Weisungen darf er nach pflichtgemäßem Ermessen handeln (Ziffer 9.2 ADSp).

Der Auftraggeber hat die Pflichten,

- ◆ das Gut in zum Transport **geeigneter Verpackung** und Kennzeichnung zu übergeben (Ziffer 6 ADSp) und die **erforderlichen Angaben** im Auftrag zu machen (Ziffer 3.4 ADSp), wobei er auf folgende Vertragsgegenstände (Ziffer 3.3 ADSp) besonders hinzuweisen hat:
 - Gefährliche Güter,
 - Lebende Tiere und Pflanzen,
 - Leicht verderbliche Güter,
 - besonders wertvolle und diebstahlgefährdete Güter,
- und den Warenwert für den Abschluss einer Versicherung angeben. (Ziffer 3.4 ADSp)
- ◆ die vereinbarte **Vergütung** zu zahlen, wenn das Gut dem Frachtführer/Verfrachter übergeben ist (§ 456 HGB),
- ◆ dem Spediteur die **Aufwendungen** zu ersetzen, die er den Umständen nach für erforderlich halten durfte (Ziffer 17 ADSp).

Der Spediteur hat nach ADSp § 3.7 folgende Möglichkeiten:

- ◆ „die Annahme des Gutes zu verweigern,
- ◆ bereits übernommenes Gut zurückzugeben bzw. zur Abholung bereitzuhalten,
- ◆ dieses ohne Benachrichtigung des Auftraggebers zu versenden, befördern oder einzulagern und eine zusätzliche, angemessene Vergütung zu verlangen, wenn eine sichere und schadenfreie Ausführung des Auftrages mit erhöhten Kosten verbunden ist.“

Der Spediteur muss zunächst sorgfältig die Art und den Umfang der Versicherung auswählen und sie dann zu „marktüblichen“ Bedingungen eindecken. Sollte der Auftraggeber dem Spediteur eine abweichende schriftliche Anweisung, die die Versicherungssumme und die zu deckenden Gefahren enthält, geben, so muss der Spediteur entsprechend handeln (§ 21.3 ADSp).

Beschreiben Sie verschiedene Tätigkeiten, die der Spediteur im Zusammenhang mit der Versicherung übernehmen kann!

Wie muss der Spediteur als Versicherungsnehmer bei der finanziellen Abwicklung verfahren?

Welche besonderen Markierungs- und Verpackungs-vorschriften muss der Auftraggeber beachten?

Welche besonderen Pflichten muss der Spediteur beim Empfang beachten?

Neben dem Besorgen der Versicherung können folgende Aufgaben vom Spediteur im Rahmen von Versicherungsfällen und Havarien übernommen werden:

- ◆ Vorführen der Schadenspartie,
- ◆ Zusammenstellen von benötigten Dokumenten (Handelsrechnung, B/L-AWB-Frachtbrief, Versicherungspolice u. ä.),
- ◆ Einziehen des Entschädigungsbetrages.

Der Spediteur hat für Rechnung seines Kunden die Versicherung abgeschlossen. Das bedeutet, dass er „die Prämie für jeden einzelnen Verkehrsvertrag auftragsbezogen erheben, dokumentieren und in voller Höhe ausschließlich für diese Versicherungsdeckung an den Versicherer abführen“ muss (§ 21.4 ADSp).

Für seine Tätigkeiten im Rahmen der Besorgung und Abwicklung der Versicherung stehen dem Spediteur eine Vergütung und die Übernahme der Auslagen durch den Auftraggeber zu.

Nach Ziffer 6 ADSp übernimmt der Auftraggeber folgende Pflichten:

1. Alle Packstücke sind vom Auftraggeber deutlich und haltbar zu **markieren**. Alte Kennzeichen sind zu entfernen oder unkenntlich zu machen.
2. Alle Packstücke einer Sendung müssen deutlich als **zusammengehörig gekennzeichnet** sein.
3. Alle Packstücke müssen in geeigneter Transportverpackung so aufgeliefert werden, dass ein Zugriff auf den Inhalt ohne äußerlich sichtbare Spuren unmöglich ist.
4. Bei einer Sammelsendung, die aus mehreren Packstücken mit einem Gurtmaß (größter Umfang zuzüglich längste Kante) von unter 1 m besteht, müssen die **kleinen Stücke zu größeren Packstücken** zusammengefasst sein.
5. Bei einer Sendung im Hängeversand (Textilien u.a.), die aus mehreren Packstücken besteht, müssen die **kleinen Stücke zu Griff-einheiten** in geschlossener Hülle zusammengefasst sein.
6. Auf Packstücken von **1.000 kg Rohgewicht und mehr** ist die gesetzlich vorgeschriebene Gewichtsbezeichnung deutlich anzubringen.

Verletzt der Auftraggeber diese Pflichten, so trägt er die sich daraus ergebenden Folgen.

Nach Ziffer 7 ADSp hat der Spediteur folgende besondere Pflichten:

1. Die Packstücke (nicht ihr Inhalt) sind an den Schnittstellen auf **Vollständigkeit, Identität und äußerlich erkennbare Schäden** zu überprüfen, außerdem auf die **Unversehrtheit von Plomben und Verschlüssen**.
2. Unregelmäßigkeiten sind zu dokumentieren, z. B. auf Begleitpapieren.

Verletzt der Spediteur diese Pflichten, kann ihm ein **Organisationsverschulden** vorgeworfen werden; er trägt die sich daraus ergebenden Folgen.

Was ist unter einer Schnittstelle und was unter einem Packstück im Sinne der ADSp zu verstehen?

Schnittstelle ist jeder Übergang (Umschlag) der Packstücke von einer Rechtsperson auf eine andere oder die Ablieferung am Ende jeder Beförderungsstrecke.

Packstücke sind Einzelstücke oder vom Auftraggeber zur Auftragsabwicklung gebildete Einheiten, z. B. Kisten, Gitterboxen, Paletten, Griffineinheiten, Waggons, Auflieger, Wechselbrücken, Container, Iglus.

Ein Kunde widerruft einen ordnungsgemäß erteilten Speditionsauftrag vor Durchführung. Welches Recht hat der Spediteur?

Nach Ziffer 16.3 ADSp hat der Spediteur auch in diesem Fall das Recht, eine **angemessene Vergütung und Ersatz** bereits verauslagter Beträge zu verlangen. Von diesem Recht wird der Spediteur normalerweise nur bei einer willkürlichen Kündigung Gebrauch machen (§§ 415,417 HGB).

Schildern Sie das Verhalten des Spediteurs beim Vertragspunkt Versicherung an folgendem Fall: Ein Kunde beauftragt den Spediteur, die Verschiffung einer Sendung „CIF Helsinki“ zu besorgen. Der Warenwert ist angegeben.

Der Auftraggeber muss den Spediteur vor Übergabe der Güter mit der Besorgung der Versicherung der Güter beauftragen. Allerdings hat der Spediteur die Möglichkeit, die Versicherung eines Gutes zu besorgen, wenn es im Interesse des Auftraggebers liegt. Er ist dazu aber nicht verpflichtet.

Die Vermutung, im Interesse des Auftraggebers zu handeln, kann der Spediteur zum einen

- aus einem früheren Verkehrsvertrag, bei dem eine Versicherung abgeschlossen wurde,
- oder durch die Angabe des Warenwertes (Ziffer 3.4 ADSp)

ableiten.

Darf der Spediteur die Seetransportversicherung abdecken?

Der Spediteur darf keine Versicherung abschließen, wenn der Auftraggeber die Eindeckung schriftlich untersagt hat oder der Auftraggeber Spediteur, Frachtführer oder Lagerhalter ist.

Sollte der Abschluss aufgrund der Art der zu versichernden Güter oder aus irgendeinem anderen Grund nicht möglich sein, muss der Spediteur diesen Sachverhalt dem Auftraggeber unverzüglich mitteilen.

Im o.a. Fall ist die Klausel „CIF“ Bestandteil des Kaufvertrages, aber nicht des Speditionsvertrages.

4. Erfüllung des Speditionsvertrages

Was muss der Kunde unternehmen, damit der Spediteur den erteilten Auftrag ausführen kann?

Welche Pflicht hat der Spediteur, wenn er das Gut übernimmt?

Welche zusätzliche Pflicht hat der Spediteur, wenn er das Gut bei äußerlich erkennbaren Mängeln von einem Frachtführer oder Verfrachter abnimmt?

Für welche Angaben der Empfangsbescheinigung haftet der Spediteur?

Warum haftet der Spediteur in der Regel nicht für den Inhalt der Packstücke, auch wenn dieser in der Quittung angegeben wurde?

Ein Kunde übergibt einem Spediteur ohne vorherige schriftliche Vereinbarung gefährliche Güter im Sinne der Anlage zur GGVE. Stellen Sie die Rechtslage dar!

Der Kunde – im Normalfall Eigentümer – muss dem Spediteur die **tatsächliche Gewalt über die Sache** verschaffen (§ 854 BGB). Dazu übergibt er dem Spediteur die Ware – als Sendung verpackt – zum **unmittelbaren oder mittelbaren Besitz**.

Der Spediteur muss durch die **Empfangskontrolle** (Ziffer 7 ADSp) **an den Schnittstellen** feststellen, ob das Gut mit den in der Auftragsunterlage genannten Angaben (Auftrag, Anlieferpapier bei Zurollen durch den Kunden, Auslieferpapier bei Abholen durch den Spediteur u.ä.) übereinstimmt. Dann erst gibt er eine Empfangsbescheinigung.

Der Spediteur muss für seinen Kunden die **Rechte aus dem Frachtvertrag wahren**. Dazu gehört, dass er die Empfangsbescheinigung mit einer **Monitur** verbindet (Kiste 6 fehlt, Sack 4 schlapp u.ä.) und das Transportunternehmen für den entstandenen Schaden verantwortlich hält. Dann ist er nach § 388 HGB verpflichtet, seinen Kunden unverzüglich zu benachrichtigen, wenn er nicht selbst schadenersatzpflichtig werden will.

In einer Empfangsbescheinigung nach Ziffer 8 ADSp bestätigt der Spediteur lediglich die Anzahl und Art der Packstücke sowie ihre äußere Beschaffenheit, nicht aber den Inhalt, Wert oder das Gewicht. Er haftet – falls keine gegenteiligen Weisungen vorliegen – nur für die **Anzahl, die Markierung (Identität) und die äußere Beschaffenheit** der Packstücke. Bei Massengütern, Wagenladungen und dergleichen enthält die Quittung im Zweifel auch keine Bestätigung der Menge.

Der Spediteur ist grundsätzlich nicht berechtigt, die Verpackung zu öffnen, nur um den Inhalt festzustellen. Durch das Öffnen besteht die Gefahr der Beschädigung der Ware und der Verletzung eines ihm unbekannten Interesses seines Auftraggebers. Die Warenbezeichnung entnimmt er ohne eigene Haftung den Angaben seines Kunden.

Der Auftraggeber muss dem Spediteur mitteilen, dass **Gefahrgut**, lebende Tiere und Pflanzen, leicht verderbliche Güter, besonders wertvolle Güter, Geld, Wertpapiere oder Urkunden Gegenstand des Verkehrsvertrages sind. Der Spediteur kann dann den Auftrag ablehnen oder entsprechende Verhaltensregeln veranlassen. Auf jeden Fall hat der Auftraggeber die für eine ordnungsgemäße Auftragsausführung erforderlichen Angaben zu machen.

Sollte der Vertrag durch Schweigen des Spediteurs abgeschlossen sein, so wird der Spediteur die Annahme anfechten können, sobald er von der Gefahr weiß. Auch Rücktritt vom Vertrag ist möglich.

Welche allgemeinen Rechtsgrundsätze hat der Spediteur bei der Ausführung des Auftrages zu beachten?

Im Speditionsauftrag fehlen wichtige Weisungen (Ausstellen oder Versand der Dokumente o.ä.). Was unternimmt der Spediteur?

Ein Spediteur stellt laut Weisung seines Auftraggebers einem Dritten eine Sendung zur Verfügung. Der Dritte verfügt sofort die Anlieferung an sein Lager. Einen Tag später widerruft der Auftraggeber und verlangt die Sendung zurück. Stellen Sie die Rechtslage dar!

Ein Spediteur rollt einem Empfänger eine Sendung zu. Wann endet die Leistungspflicht des Spediteurs

Der Empfänger einer Sendung verweigert die Annahme oder die Bezahlung einer Kosten- bzw. Wertnachnahme. Welches Recht hat der Spediteur?

Was unternimmt der Spediteur, wenn er eine Güterversendung besorgt hat?

Der Spediteur muss – wie jeder Kaufmann – seine Verrichtungen mit der „*Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes*“ ausführen, die „*Interessen seines Auftraggebers*“ wahren und insbesondere „*dessen Weisungen*“ beachten. – Die Zuverlässigkeit seiner Dienstleistungen kann sich der Spediteur durch ein *Qualitätsmanagement-System* (QM) in einem Zertifikat bescheinigen lassen.

Der Spediteur muss versuchen, von seinen Kunden vollständige Anweisungen zu erhalten. „Mangels ausreichender oder ausführbarer Weisung darf der Spediteur nach seinem pflichtgemäßen Ermessen handeln.“ (Ziffer 9.2 ADSp).

Nach Ziffer 9.3 ADSp kann ein Auftrag, eine Sendung zur Verfügung eines Dritten zu halten, nicht mehr widerrufen werden, sobald die Verfügung des Dritten bei dem Spediteur eingegangen ist. Der Spediteur muss wissen, dass der Auftraggeber im Normalfall nur deswegen auf sein Verfügungsrecht zugunsten des Dritten verzichtet hat, weil diesem Dritten die Ware vom Auftraggeber verkauft worden ist. Der Auftraggeber müsste sich in diesem Fall auf der Kaufvertragsebene mit dem Dritten in Verbindung setzen, damit dieser seine Verfügung zugunsten des Auftraggebers widerruft.

Die Ablieferung eines Gutes erfolgt mit befreiender Wirkung an jede Person, die im Geschäft oder Haushalt des Empfängers anwesend ist, es sei denn, es bestehen berechtigte Zweifel an deren Empfangsberechtigung (Ziffer 13 ADSp).

Mit Annahme des Gutes ist der Empfänger zur Entladung und zur Zahlung der Fracht sowie der auf der Sendung ruhenden Kosten verpflichtet. Verweigert er eine dieser Leistungen, darf der Fahrer das Gut wieder an sich nehmen. Der Spediteur muss die nachträglichen Weisungen des Absenders einholen (vgl. § 419 HGB). Bekommt er keine Anweisungen, darf er das Gut je nach Lage im Interesse des Auftraggebers zurückbefördern, einlagern, verkaufen oder vernichten. – Der Spediteur hat Anspruch auf eine angemessene Vergütung und auf Ersatz seiner Kosten.

1. Der Auftraggeber bekommt am Versandtag ein Avis (*Versandanzeige*, Benachrichtigung über erfolgten Versand unter Angabe von Transportweg und -mittel).
2. Die *Rechnung* wird ausgestellt und weisungsgemäß (in der Regel mit dem Avis) an den Schuldner versandt.

Wer ist grundsätzlich zur Zahlung der Spediteurentgelte verpflichtet?

Stellen Sie die Entgelte zusammen, auf die ein Spediteur Anspruch hat!

Wann sind Rechnungen des Spediteurs zu begleichen?

Erklären Sie Ihrem Kunden, warum Sie auf einer sofortigen Begleichung der Rechnungen bestehen müssen!

Zur Zahlung ist grundsätzlich derjenige verpflichtet, mit dem der Spediteur im Vertragsverhältnis steht, also der **Auftraggeber**. Auf Weisung des Auftraggebers kann der Spediteur seine Rechnung an den Empfänger richten. Verweigert dieser die Zahlung, kann der Spediteur seine Forderung dem Auftraggeber gegenüber geltend machen (Ziffer 10 ADSp).

Der Spediteur hat Anspruch auf ein Entgelt für **eigene Leistungen** und für **Fremdleistungen**:

1. Eigene Leistungen sind
 - **Vergütung** für das Besorgen der Güterbeförderung, der Zollabfertigung, Versicherung, Vorlage usw.,
 - **Vergütung** für das Einlagern und damit verbundene Leistungen,
 - **Fracht** aus der Frachtführertätigkeit (auch Selbsteintritt, Fixkostenspedition, Sammelgutverkehr),
 - **Vergütung** aus Logistikverträgen (Kommissionieren, Regalpflege, Montage usw.),
 - **Gebühr/Vergütung** aus anderen Verträgen, für Leistungen wie Be-/Entladen, Wiegen, Ausstellen bzw. Besorgen von Zollpapieren, Versanddokumenten u.a.
2. Fremdleistungen als Auslagen für Frachten, Zölle, Versicherungsprämien, Kostennachnahmen usw.

Rechnungen des Spediteurs sind gem. Ziffer 18 ADSp sofort zu begleichen. (Ziffer 18.1 ADSp)

Die Rechnungen des Spediteurs enthalten zum größten Teil Barauslagen (Frachten, Zölle, Nachnahmen, Havariebeiträge u.a.). Auf Grund seiner geringen Provision kann der Spediteur seinen Kunden keine Kredite gewähren, wenn er nicht Gefahr laufen will, seinerseits teure Kredite aufnehmen zu müssen, die die Rentabilität seines Betriebes bedrohen können.

5. Pfand- und Zurückbehaltungsrecht

Ein Kunde verweigert dem Spediteur bei Auslieferung der Sendung die Zahlung der auf dem Gut liegenden Kosten. Welches Recht hat der Spediteur?

Der Spediteur kann in diesem Falle das **Zurückbehaltungsrecht**, das er auf Grund des § 273 BGB (zivilrechtliches Zurückbehaltungsrecht = gegen Privateute) und § 369 HGB (kaufmännisches Zurückbehaltungsrecht = gegen Kaufleute) hat, und das **Pfandrecht** als Spediteur (§ 464 HGB in Verbindung mit § 366 HGB), als Lagerhalter (§ 475b HGB) und als Frachtführer (§ 441 HGB) geltend machen.

Welche Unterschiede bestehen zwischen dem Zurückbehaltungsrecht und dem Pfandrecht?

Nach dem Zurückbehaltungsrecht darf der Spediteur die Auslieferung des Gutes so lange verweigern, bis seine Forderung ausgeglichen ist. Das Pfandrecht, das der Spediteur auch gegen Privatleute anwenden kann, gibt ihm im Gegensatz zum Zurückbehaltungsrecht das Recht der **Verwertung des Pfandes**, d.h., er darf unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften (§§ 1204 ff. BGB) die Güter, wegen der er das Pfandrecht ausübt, öffentlich versteigern oder unter Umständen freihändig verkaufen, um Befriedigung zu erlangen. Außerdem gilt das Zurückbehaltungsrecht nur gegen den Auftraggeber als Schuldner, während das Pfandrecht als dingliches Recht an dem Speditionsgut auch gegen andere wirken kann. Da das Pfandrecht am Gut stärker als das Zurückbehaltungsrecht ist und da das Pfandrecht schnellere Befriedigung auf einfacherem Wege gewährt, wird das Zurückbehaltungsrecht nur sehr selten angewendet.

Wegen welcher Forderungen darf der Spediteur beide gesetzlichen Rechte anwenden?

Das Zurückbehaltungsrecht und das Pfandrecht darf der Spediteur nach der gesetzlichen Regelung nur wegen fälliger Forderungen (Ausnahmen: Zahlungseinstellung des Schuldners, Konkursöffnung oder erfolglose Zwangsvollstreckung) an dem Gut, durch das die Forderung entstanden ist, ausüben.

Wodurch werden das konnexe und das inkonnexe Pfandrecht unterschieden?

Macht ein Spediteur sein Pfandrecht geltend, wird er es an dem Gut ausüben, durch das die Forderung entstanden ist. Hier besteht ein direkter Zusammenhang (**Konnex**) zwischen dem Gut, der Forderung und dem Pfandrecht.

Beim **inkonnexen Pfandrecht** dürfen Güter gepfändet werden, die nicht im Zusammenhang mit der Forderung stehen, wegen der gepfändet wird.

Wegen welcher Forderungen darf der Spediteur das Pfandrecht ausüben?

Der Spediteur hat wegen aller durch den Speditionsvertrag **begündeten** Forderungen ein Pfandrecht an dem Gut (konnexes Pfandrecht). Ebenso hat er ein Pfandrecht am Gut wegen **unbestrittener** Forderungen **aus anderen** mit dem Versender abgeschlossenen Fracht-, Lager- und Speditionsverträgen (inkonnexes Pfandrecht (§ 464 HGB).

Nur an welchem Gut darf der Spediteur das Pfandrecht ausüben?

Das Gut, das der Spediteur pfänden will, muss sich **im Eigentum des Auftraggebers** befinden, der Schuldner und gleichzeitig der Verfügungsberechtigte über das Gut ist. Bei Ausübung des konnexen Pfandrechts ergibt sich das Verfügungsrecht mit ziemlicher Sicherheit aus dem Speditionsvertrag. Hier genießt der Spediteur den **Gutgläubenschutz**.

Bei Ausübung des inkonnexen Pfandrechts ist die Rechtslage unsicher. Der Spediteur muss sich über die Eigentumsverhältnisse des Schuldners informieren. Das ist unbedingt erforderlich, wenn der Spediteur als Zwischenspediteur sein Pfandrecht ausüben will.

Bis wann kann der Spediteur das Pfandrecht ausüben?

Das Pfandrecht kann er ausüben, solange er das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er noch durch Begleitpapiere (Konsosment, Ladeschein, Lagerschein) darüber verfügen kann.

Das Pfandrecht besteht auch noch, wenn der Spediteur es innerhalb von drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und sich das Gut noch im Besitz des Empfängers befindet.

Warum haben der Spediteur, der Frachtführer und der Lagerhalter das inkonnexe Pfandrecht?

Was ist bei einem Verkauf des Pfandes zu beachten?

Diese Dienstleister können im Normalfall ihre Forderung aus ihrem Dienstleistungsvertrag erst dann geltend machen, wenn das Gut, das gepfändet werden soll, aus ihrem Verfügungsbereich herausgetreten ist; die Abrechnung erfolgt üblicherweise nach Ablieferung des Gutes an den Empfänger. In anderen Fällen wird in größerem Zeitabstand (wöchentlich, monatlich) abgerechnet.

Nach § 454 HGB sind die Regeln über das Pfandrecht des Frachtführers auf das Pfandrecht des Spediteurs entsprechend anzuwenden.

- ◆ Der Pfandverkauf muss dem Eigentümer einen Monat vor Verkauf angedroht werden (§ 1234 BGB); die Frist kann nach § 368 HGB auf eine Woche verkürzt werden.
- ◆ Bei Anwendung der ADSp beträgt die Wartezeit zwei Wochen (Ziffer 20.3 ADSp).
- ◆ Grundsätzlich erfolgt der Verkauf im Weg einer öffentlichen Versteigerung.
- ◆ Ein freihändiger Verkauf ist möglich, wenn das Gut einen Börsen- oder Marktpreis hat (§ 1221 BGB).
- ◆ Aus dem Erlös wird die Forderung befriedigt; ein Mehrerlös wird dem Eigentümer übergeben.

6. Haftung des Spediteurs

Welche Schäden können einem Kunden durch einen Spediteur zugefügt werden?

Für welchen Schaden haftet der Spediteur nach dem HGB?

Was ist unter der Obhutshaftung des Spediteurs zu verstehen?

Es können **Sachschäden** an den Gütern selbst durch Verlust oder Beschädigung, Teilverlust oder Teilbeschädigung entstehen. Ferner können dem Kunden auch **andere Vermögensschäden** als Sachschäden zugefügt werden durch fehlerhafte Ausführung des Auftrages (Nichteinlösen von Nachnahmen, Beschlagnahme oder andere Schäden wegen Falschausfüllens von Transportpapieren, Geldstrafen, Fehlfrachten u.ä.).

„Der Spediteur haftet für den Schaden, der durch **Verlust oder Beschädigung** des in seiner Obhut befindlichen Gutes entsteht.“ (§ 461 HGB)
– Für den Spediteur gelten die entsprechenden Haftungsvorschriften des Frachtführers in gleicher Weise. (Vgl. Haftung bei Lagerung, VIII).

Entsteht ein Güterschaden in der Zeit, in der sich das Gut in der Obhut, also im Gewahrsam des Spediteurs befindet, dann haftet er für diesen Schaden. Ein schuldhaftes Verhalten muss ihm nicht nachgewiesen werden; er haftet auch ohne Verschulden. Diese Haftung wird auch als Gefährdungs- oder Schadenshaftung bezeichnet.

Wann haftet der Spediteur für anderen Schaden als Güterschaden (sonstiger Vermögensschaden)?

„Für Schaden, der nicht durch Verlust oder Beschädigung des in der Obhut des Spediteurs befindlichen Gutes entstanden ist, haftet der Spediteur, wenn er eine ihm nach § 454 HGB obliegende Pflicht (Besorgung der Versendung) verletzt. Von dieser Haftung ist er befreit, wenn der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnte.“ (§ 461 Abs. 2 HGB)

Bis zu welchem Höchstbetrag haftet der Spediteur nach dem HGB?

Der Haftungshöchstbetrag nach dem HGB beträgt grundsätzlich 8,33 SZR je Kilogramm Rohgewicht. Dieser Betrag entspricht dem Haftungshöchstbetrag im Frachtrecht (§ 431 HGB).

Stellen Sie die unterschiedlichen Höchthaftungen der „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“ (AGB) dar!

Folgende AGB können dem Frachtvertrag zugrunde liegen:

VBGL Haftung nach HGB;

ALB: Höchthaftung 1 Mio. EUR
oder max. 2 SZR/kg – brutto je Schadenfall

IVTB: Höchthaftung 500.000 EUR
pro Binnenschiff;

IATA: nach dem Montrealer Übereinkommen
max. 17 SZR/kg – brutto.

Durch die AGB kann die Höchthaftung festgelegt werden. Dies muss aber in den AGB besonders drucktechnisch hervorgehoben werden.

Wie haftet der Spediteur nach den ADSp?

Ziffer 22.1 ADSp: „Der Spediteur haftet bei all seinen Tätigkeiten (Ziffer 2.1) nach den gesetzlichen Vorschriften.“ Schuldet er nur den Abschluss der Verträge über die Erbringung von Leistungen, so haftet er nur für die sorgfältige Auswahl der von ihm beauftragten Partner. Ziffer 22.3 ADSp: „In allen Fällen, in denen der Spediteur für Verlust oder Beschädigung des Gutes zu haften hat, hat er Wert- und Kostenerstattung entsprechend §§ 429, 430 HGB zu leisten.“

Ein Spediteur besorgt die Güterversendung durch Abschluss des Frachtvertrages. Wie ist seine Haftung geregelt?

Nach § 462 HGB haftet der Spediteur für Handlungen und Unterlassungen anderer Personen, mit deren Hilfe er die Versendung der Güter besorgt.

Für welchen Schaden ist der Spediteur nach den ADSp von der Haftung befreit?

Nach Ziffer 22.4 ist der Spediteur von der Haftung für den Schaden befreit, der entstanden ist aus

- ◆ ungenügender Verpackung oder Kennzeichnung des Gutes,
- ◆ vereinbarter oder der Übung entsprechender Aufbewahrung im Freien,
- ◆ schwerem Diebstahl oder Raub,
- ◆ höherer Gewalt, Witterungseinflüssen, Schadhaftwerden von Geräten oder Leitungen, Einwirkung anderer Güter, Beschädigung durch Tiere, natürliche Veränderung des Gutes.

Es ist ein Güterschaden entstanden, den der Spediteur zu vertreten hat. Welche Höchstgrenzen haben die ADSp gesetzt?

Er haftet jedoch, wenn ihm ein Verschulden bei der Verursachung des Schadens nachgewiesen wird.

Die Haftung des Spediteurs für Güterschaden – ausgenommen eine verfügte Lagerung – ist begrenzt (Ziffer 23 ADSp):

- ◆ Auf 5 EUR für jedes Kilogramm Rohgewicht der Sendung
- ◆ bei einem Güterschaden während des Transportes auf den für diese Beförderung gesetzlich festgelegten Haftungshöchstbetrag,
- ◆ bei einem Verkehrsvertrag mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln einschließlich Seebeförderung auf 2 SZR je Kilogramm,
- ◆ je Schadenfall höchstens auf EUR 1 Million oder 2 SZR je Kilogramm, falls dieser Betrag höher ist,
- ◆ je Schadeneignis, unabhängig von der Anzahl der Ansprüche, auf 2 Mio. EUR je Fall oder 2 SZR für jedes Kilogramm der verlorenen und beschädigten Güter, je nachdem welcher Betrag höher ist. Stellen mehrere Geschädigte Ansprüche, so haftet der Spediteur anteilig.

Bei verfügter Lagerung (vgl. VIII. Die Lagerei) gelten abweichende Grenzen.

Welche wichtige Änderung ist am 1.1.2003 durch die Neugestaltung der ADSp in Kraft getreten?

In den ADSp gibt es keinen Versicherungsautomatismus mehr, d.h. Haftung und Versicherung sind nicht mehr miteinander verbunden. Stattdessen hat der Spediteur die Möglichkeit, eine Spediteur-Transport-Police, die auf die Wünsche seiner Kunden zugeschnitten ist, anzubieten. (Ziffer 21 ADSp)

Wie haftet der Spediteur bei einem sonstigen Vermögensschaden?

Für anderen als Güterschaden (*sonstiger Vermögensschaden*) haftet der Spediteur höchstens bis zum Dreifachen des Betrages, den er bei Verlust des Gutes zu zahlen hätte, höchstens aber 100.000,00 EUR je Schadensfall. Die §§ 431.2 und 433 HBG sind weiterhin gültig.

Ein Güterschaden ist entstanden. Wann muss dem Spediteur der Schaden angezeigt werden?

Es gelten auch für den Speditionsvertrag die frachtrechtlichen Vorschriften (§ 438 HGB, Abschn. IV).

- ◆ Ein äußerlich erkennbarer Schaden muss dem Spediteur bei Ablieferung,
- ◆ ein äußerlich nicht erkennbarer Schaden innerhalb von sieben Tagen,
- ◆ ein Anspruch wegen Überschreitung der Lieferfrist innerhalb von 21 Tagen angezeigt werden.

Unterbleibt die Schadenanzeige, wird vermutet, dass das Gut vertragsgemäß und in einwandfreier Beschaffenheit abgeliefert worden ist.

Wen trifft die Beweislast im Schadenfall?

Der Auftraggeber muss beweisen, dass er das Gut als Sendung ohne äußerlich erkennbaren Schaden dem Spediteur übergeben hat (§ 438 HGB). Der Spediteur muss beweisen, dass er das Gut – wie übernommen – abgeliefert hat. Bei unbekanntem Schadenort kann der Geschädigte verlangen, dass der Spediteur eine Schnittstellendokumentation vorlegt; das erfolgt durch Quittungen der Beteiligten an den Schnittstellen. (ADSp Ziffer 25)

Wie haftet der Spediteur aus seiner Tätigkeit in der Logistik?

Bei Ausübung ***klassischer Spediteurfunktionen*** haftet der Spediteur nach ADSp und mit Hilfe einer Haftungsversicherung, die er zu marktüblichen Bedingungen abschließt, um den Umfang der Regelhaftungssummen abzudecken. Abgedeckt sind Organisation und Durchführung von Güterbeförderung, Lagerung und Umschlag und die damit verbundenen sonstigen Dienstleistungen. Dazu gehören auch die logistischen Dienstleistungen, wenn sie in Verkehrsverträgen ausgeführt werden, die ***im Speditions gewerbe üblich*** sind.

Der Spediteur haftet nicht nach ADSp für ***reine Logistikleistungen*** aus Verträgen, die im Speditions gewerbe **nicht üblich** sind. Im Zweifelsfall entscheidet die Tatfrage; so sind unüblich

- ◆ Montage von Maschinen, Anlagen, Einbau von Teilen,
- ◆ Stellung eines Turmdrehkrans, von Stellagen u.a.,
- ◆ Ausstellen, Inkasso von Handelsrechnungen,
- ◆ ausschließliches Verpacken von Waren,
- ◆ Preisauszeichnungen usw.

Wie haftet der Spediteur für reine Logistikleistungen?

Für Leistungen aus im Speditions gewerbe nicht üblichen Verträgen haftet der Spediteur grundsätzlich nach dem Gesetz (BGB, HGB u.a.). Haftung, Schadenersatz und Entgelt müssen durch Vertrag geregelt werden.

7. Erteilung und Abwicklung eines Speditionsauftrages

In welcher Form werden Speditionsaufträge vom Auftraggeber erteilt?

Die Auftragserteilung erfolgt ***schriftlich***, seltener mündlich oder durch Anliefern der Sendung (schlüssiges Handeln). Die Daten werden durch Briefpost, Fax, durch DFÜ (Datenfernübertragung; Softwareprogramm EDIterm und EDIFACT) oder durch E-Mail übertragen.

Welche Arbeiten hat der Expedient nach Auftragseingang und vor Beginn der Auftragsabwicklung zu erledigen?

Der Expedient hat sofort, nach Auftragseingang, folgende Arbeiten zu erledigen:

- ◆ ***Auftrag lesen und sorgfältig durcharbeiten,***
- ◆ ***Auftragskontrolle auf Vollständigkeit und Richtigkeit der Weisungen und Dokumente:***
 - Vorliegen eines Speditions-, Fracht-, Lagervertrages und/oder eines Logistikvertrages,
 - Durchführbarkeit: Weg, Transportmittel/-unternehmer, Ziel, Zeit (JIT); Dokumentation,
 - Besonderheiten des Gutes: Schwer-, Sperr-, Gefahrgut usw.,
 - Übernahmeplatz der Sendung und Freigabe für den Spediteur (z. B. mündlich oder durch Lieferschein),
- ◆ ***Preis festlegen:*** üblicher Preis, vereinbarter Preis, nach Auftragskalkulation ermittelter Preis,
- ◆ ***Unstimmigkeiten klären,*** dann ***Einigung*** mit dem Kunden, mündlich oder schriftlich,

- ◆ **Auftragsbestätigung** mit Verladehinweisen (falls erforderlich) oder Annahme des Auftrages durch Schweigen bzw. schlüssiges Handeln. Mit der Annahme ist der bzw. sind die Verträge geschlossen.
- ◆ **Eintragung** der Auftragsdaten **in das Speditionsbuch** mit angelegter Position: manuell oder durch Eingabe der Daten in den Computer.

Welche Arbeiten hat der Expedient nach Eintragung in das Speditionsbuch vor der Verladung durchzuführen?

Nach Eintragung der Daten in das Speditionsbuch hat der Expedient folgende Arbeiten zu erledigen:

- ◆ **Entscheidung über die Verladung:** eigener oder fremder Lkw (Selbsteintritt), Sammelverkehr, Bahn, Kombiverkehr o.ä., **über Lagerung oder Umschlag usw., über logistische Leistungen,** (Distributionslogistik) usw.,
- ◆ **Auswahl des geeigneten** Frachtführers/Verfrachters, Lagerhalters/Umschlagsbetriebes, Dienstleisters beim Outsourcing,
- ◆ **Abschluss des Frachtvertrages** bzw. anderer Verträge,
- ◆ **Organisation eigener Logistikleistungen** oder Veranlassen fremder logistischer Dienstleistungen (Kommissionieren, Verpacken, Regalpflege, Container, Paletten besorgen, packen usw.),
- ◆ **Dokumentation**, Zollabfertigung,
- ◆ **Abnahmevereinbarung mit dem Kunden bzw. Frachtführer treffen:** Übernahme der Sendung zur Beförderung, Verladeort, -termin bestimmen, Schnittstellenkontrolle gem. Ziffer 7 ADSp, Quittung u.a.

Welche Arbeiten fallen nach der Verladung

Nach der Verladung fallen folgende Arbeiten an, die u.U. im Speditionsbuch zu vermerken sind:

- ◆ **Überwachung der Beförderung** bis Eintreffen der Sendung beim Empfänger: Bereitschaft, mögliche Rückfragen des Kunden und der an der Transportabwicklung Beteiligten jederzeit und sofort zu beantworten/zu entscheiden; auftragsgemäß Daten über den Transportfluss ermitteln oder aus dem Sendungsverfolgungssystem als logistische Dienstleistung systemgetreu weiterleiten,
- ◆ **Transport-, Zoll- und Versicherungsdokumente besorgen**, erstellen, bearbeiten, kontrollieren und auftragsgemäß weiterleiten,
- ◆ **Sicherung/Kontrolle der ordnungsgemäßen Ablieferung** an den Kunden durch den Transportunternehmer, evtl. Hinweise auf Ablieferungstermin, Schnittstellenkontrolle, Empfangsquittung,
- ◆ **Verladeanzeige/Avis**, Dokumentenversand o.ä.,
- ◆ **Abrechnung**, Erledigung des Speditionsbuches,
- ◆ **Ablage** der Unterlagen.

Welche grundlegenden Rechtskenntnisse über Abschluss und Erfüllung eines Vertrages muss ein Expedient haben?

Im **Verpflichtungsgeschäft** legen die Vertragspartner ihre Rechte und Pflichten gegenseitig fest. Mit der Einigung über den Auftrag wird dieser als Antrag wirksam; er wird vom Partner angenommen. Es liegen **zwei sich deckende, wechselseitig abgegebene Willenserklärungen** vor. Der Vertrag ist abgeschlossen, und damit übernehmen beide Partner ihre Pflichten aus dem Vertrag.

Im **Erfüllungsgeschäft** erfüllen beide Partner ihre Pflichten. Der Spediteur besorgt den Transport und erfüllt die anderen übernommenen Pflichten; er erstellt die Abrechnung. Der Kunde übergibt die Sendung in zum Transport geeigneter Beschaffenheit; der Kunde zahlt die Rechnung. Damit ist der Speditionsvertrag erfüllt.

Welche Qualitätsanforderungen sind an die Arbeitsweise des Expedienten zu stellen?

Alle Verrichtungen hat der Expedient/der Spediteur mit der **Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns**, unter **Wahrung der Interessen des Auftraggebers** und unter **Beachtung seiner Weisungen** durchzuführen. Wenn fehlende, fehlerhafte oder nicht ausführbare Weisungen vorliegen, ist der Spediteur **zur Rückfrage verpflichtet**. (Gleiches gilt auch für den Auftraggeber.)

IV.

Grundlagen des Frachtvertrages nach dem HGB

Welche grundlegenden gesetzlichen Vorschriften gibt es über den Frachtvertrag?

Der Frachtvertrag über das Frachtgeschäft des **Frachtführers** wird nach den §§ 407 bis 452d des HGB und über das Frachtgeschäft des **Verfrachters** in der Seeschifffahrt durch das „Vierte Buch“ des HGB geregelt. Diese gesetzlichen Vorschriften gelten einheitlich für alle Frachtverträge im Güterkraft-, im Eisenbahn-, im Binnenschiffs- und im Luftfrachtverkehr innerhalb Deutschlands. Sie werden durch Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) ergänzt.

Erklären Sie Ihrem Kunden, wie und wann der Frachtvertrag zustande kommt!

Der Frachtvertrag wird zwischen dem Versender und dem Frachtführer geschlossen. Voraussetzung sind zwei übereinstimmende Willenserklärungen (§ 407 HGB).

Welche Pflichten hat der Absender aus dem Frachtvertrag nach dem HGB?

Der Absender hat nach dem HGB folgende Pflichten:

- ◆ **Verpackung** und Kennzeichnung des Gutes (§ 411),
- ◆ **beförderungssicheres Verladen** (Laden, Stauen und Befestigen) auf der Ladefläche des Transportmittels (§ 412),
- ◆ Einhalten der vereinbarten bzw. angemessenen Ladezeit (§ 412),
- ◆ Übergabe des unterschriebenen Frachtbriefes (auf Verlangen des Frachtführers (§ 408)),
- ◆ Übergabe der **erforderlichen Begleitpapiere** und Erteilen der erforderlichen Auskünfte (§ 413),
- ◆ Zahlung der **vereinbarten Fracht** und der erforderlichen **Aufwendungen** des Frachtführers (§ 420).

Welche Pflichten hat der Frachtführer aus dem Frachtvertrag nach dem HGB?

Der Frachtführer hat nach dem HGB folgende Pflichten:

- ◆ **Betriebssichere Verladung** sicherstellen (§ 412),
- ◆ **Beförderung und Ablieferung** an den Empfänger innerhalb der vereinbarten oder üblichen Lieferfrist (§ 423),
- ◆ Nachträgliche Weisungen des Absenders (§ 418) und Empfängeranweisungen (§ 421) befolgen,
- ◆ Weisungen einholen bei Beförderungs- und Ablieferungshindernissen (§ 419),
- ◆ Nachnahmen (in bar) einzahlen (§ 422 HGB).

Welche Pflichten hat der Empfänger aus dem Frachtvertrag nach dem HGB?

Grundsätzlich hat der Empfänger **keine Pflichten** aus dem Frachtvertrag, der ohne seine Beteiligung zwischen Versender und Frachtführer geschlossen wird (Vertrag zugunsten eines Dritten). Durch die Annahme des Gutes verpflichtet er sich jedoch, dem Frachtführer (nach Maßgabe des Frachtbriefes) Fracht und die erforderlichen Aufwendun-

gen zu zahlen (§ 420 HGB). Außerdem übernimmt er die Entladepflicht, die nach dem HGB dem Absender zugewiesen ist (§ 412 HGB).

Welche Rechte hat der Empfänger aus dem Frachtvertrag?

Der Empfänger kann **alle Rechte aus dem Frachtvertrag** gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen geltend machen. Insbesondere hat er aus dem Vertrag einen Rechtsanspruch auf Übergabe des Frachtbriefes und Ablieferung des Gutes; außerdem kann er Schadenersatzansprüche gegen den Frachtführer geltend machen (**Vertrag zugunsten eines Dritten**).

Aus welchen Ausfertigungen besteht der Frachtbrief, und für wen sind sie nach dem HGB bestimmt?

Der Frachtbrief, dessen Ausstellung der Frachtführer verlangen kann, besteht nach § 408 HGB aus drei Originalausfertigungen, die vom Versender unterzeichnet (auch durch Druck oder Stempel) werden. Eine Ausfertigung ist für den Versender bestimmt, eine begleitet das Gut und eine behält der Frachtführer. Der Versender kann die Unterzeichnung vom Frachtführer verlangen.

Zeigen Sie auf, welche Angaben der Frachtbrief enthalten sollte!

Gemäß § 408 HGB handelt es sich um folgende Punkte:

- ◆ Ort und Tag der Ausstellung;
- ◆ Name und Anschrift des Absenders,
- ◆ Name und Anschrift des Frachtführers;
- ◆ Ort und Tag der Übernahme und der Ablieferungsort;
- ◆ Name und Anschrift des Empfängers, evtl. mit Meldeadresse
- ◆ Art des Gutes und Art der Verpackung, bei Gefahrgut ihre nach den Gefahrgutvorschriften vorgeschriebene Bezeichnung, sonst die allgemein gültige;
- ◆ Anzahl, Zeichen und Nummern der Frachtstücke;
- ◆ Rohgewicht (Bruttogewicht) oder anders angegebene Menge;
- ◆ vereinbarte Fracht, Nebenkosten, Vermerk über die Frachtzahlung;
- ◆ bei evtl. Nachnahme den einzuziehenden Betrag;
- ◆ Anweisungen für die Zoll- oder sonstige amtliche Behandlung des Gutes.
- ◆ Vereinbarung über das Beförderungsmittel (Fahrzeug ohne Plane, Beförderung an Deck).

Ergänzungen sind jederzeit möglich.

Wozu dient der Frachtbrief nach dem HGB?

Der Frachtbrief dient nach § 409 HGB als **Beweisurkunde** über den Abschluss und Inhalt des Frachtvertrages und über die **Übernahme** des Gutes in der angegebenen Beschaffenheit. Bis zum Beweis des Gegen-teils dient er als Nachweis

- ◆ für den äußerlich guten Zustand des Gutes bei Übernahme durch den Frachtführer,
- ◆ für die Richtigkeit der Angaben über Anzahl der Packstücke, Zeichen und Nummern,
- ◆ für Gewicht, Menge oder Inhalt, wenn dieses vom Frachtführer überprüft und das Ergebnis von ihm im Frachtbrief bescheinigt worden ist.

Für welche Schäden haftet der Frachtführer nach dem HGB?

Nach § 425 HGB (1) unterliegt der Frachtführer der **Obhuts- und Gefährdungshaftung**. „Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch **Verlust oder Beschädigung des Gutes** in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch **Überschreiten der Lieferfrist** entsteht“. Er haftet für den Schaden, auch wenn ihn kein Verschulden trifft. Die Haftungsvorschriften des HGB entsprechen denen der CMR.

Wann ist der Frachtführer nach HGB von der Haftung befreit?

§ 426 HGB: „Der Frachtführer ist von der Haftung **befreit**, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf **Umständen beruht, die der Frachtführer auch bei grösster Sorgfalt nicht vermeiden** und deren Folgen er nicht abwenden konnte.“

Welche besonderen Haftungsausschlussgründe kann der Frachtführer nach HGB geltend machen?

HGB § 427: „Der Frachtführer ist von seiner Haftung **befreit**, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf eine der folgenden Gefahren zurückzuführen ist:

1. **Verladung auf Deck;**
2. **ungenügende Verpackung** durch den Absender;
3. **Behandeln, Verladen oder Entladen** des Gutes durch den Absender oder den Empfänger;
4. **natürliche Beschaffenheit** des Gutes, die besonders leicht zu Schäden, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund führt;
5. **ungenügende Kennzeichnung** der Frachtstücke durch den Absender;
6. Beförderung **lebender Tiere**.“

Bis zu welchem Höchstbetrag haftet der Frachtführer nach dem HGB?

Nach § 431 HGB haftet der Frachtführer für Güterschäden **bis zu 8,33 Rechnungseinheiten** (Sonderziehungsrechte) für jedes Kilogramm des Rohgewichtes der Sendung. Die Haftung wegen Überschreitung der Lieferfrist ist auf den **dreifachen Betrag** der Fracht begrenzt.

Von welchem Wert wird die Schadensersatzleistung berechnet?

Der Schadenersatz wird von dem Wert geleistet, den das Gut **am Ort und zur Zeit der Übernahme** gehabt hat. Bei Beschädigungen wird der Unterschied zwischen dem Wert des Gutes in unbeschädigtem und im beschädigten Zustand ermittelt.

In welchen Fällen kann die gesetzliche Höchshaftung erweitert werden?

Der Wert des Gutes ist der **Marktwert**, sonst der **gemeine Wert** von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit (§ 429 HGB).

- ◆ Der Frachtführer haftet unbeschränkt, wenn der Schaden durch ihn oder seine Leute **vorsätzlich** oder **grob fahrlässig** (durch leichtfertiges Handeln im Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreffen wird) verursacht worden ist (§ 435 HGB).
- ◆ Durch **Allgemeine Geschäftsbedingungen** kann bei beiderseitigen Handelsgeschäften die Haftung in einem Korridor von 2 bis 40 Sonderziehungsrechten festgelegt werden.
- ◆ Durch **individuelle Vereinbarungen** zwischen den Geschäftspartnern kann eine Haftung in unbegrenzter Höhe festgelegt werden.

Wann muss dem Frachtführer der Schaden angezeigt werden?

Ein **äußerlich erkennbarer Schaden** muss dem Frachtführer spätestens bei Ablieferung des Gutes angezeigt werden, sonst wird vermutet, dass das Gut in vertragsgemäßem Zustand abgeliefert worden ist.

Ein **äußerlich nicht erkennbarer Schaden** muss dem Frachtführer innerhalb von sieben Tagen nach der Ablieferung angezeigt werden.

Ansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist müssen innerhalb von 21 Tagen nach der Ablieferung angezeigt werden (§ 438 HGB).

Wann verjährten Ansprüche gegen den Frachtführer?

Ansprüche aus einer Beförderung verjähren in einem Jahr. Bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit (§ 435 HGB, s. o.) beträgt die Verjährungsfrist drei Jahre (§ 439 HGB)

Welches Recht hat der Frachtführer, wenn ihm die Fracht verweigert wird?

Der Frachtführer kann das konnexe und das inkonnexe **Pfandrecht** ausüben. § 441 HGB: „Der Frachtführer hat wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen sowie wegen **unbestrittener** Forderungen aus anderen mit dem Absender abgeschlossenen Fracht-, Speditions- oder Lagerverträgen ein Pfandrecht an dem Gut. Das Pfandrecht erstreckt sich auf die Begleitpapiere.“ Das Pfandrecht besteht, solange der Frachtführer das Gut in seinem Besitz hat oder durch Ladeschein, Konnossement oder Lagerschein über das Gut verfügen kann. Nach Ablieferung besteht das Pfandrecht fort, wenn er es binnen drei Tage nach Ablieferung gerichtlich geltend macht (vgl. Abschnitt 5).

A large, bold, white letter 'B' is centered within a light gray square background.

SPEDITIONSUNTERNEHMEN



Mitarbeiter, Mitarbeiterinnen und ihr betriebliches Umfeld

1. Kaufmann

Welche Aufgaben hat der Kaufmann als Inhaber eines Speditionsunternehmens?

1. Die wichtigste Aufgabe eines jeden Kaufmannes als Unternehmer liegt in der Leitung, also in der Betriebsführung auf eigene Verantwortung und Gefahr. (Die Voraussetzungen einer optimalen Aufgabenerfüllung werden durch ein gutes **Marketing- und Controllingsystem** geschaffen.)
2. Damit sind verbunden die Beschaffung (Finanzierung) und Verwendung des Kapitals (Investition).
3. Als wichtige Aufgaben kommen insbesondere in Klein- und Mittelbetrieben die Werbung von Kunden und die Pflege und Erhaltung des Kundenstammes (Akquisition) hinzu.
4. Zur Betriebsführung gehört eine innerbetriebliche Organisation, d. h. ein Rahmen, in dem sich durch systematische Zuordnung von Arbeitskräften und Sachen (Kapital) ein reibungsloser Betriebsablauf vollziehen kann. Aufgabe des Unternehmers ist es, diese Organisation aufzubauen, zu überwachen sowie den inner- und außerbetrieblichen Gegebenheiten laufend anzupassen.

Als Hilfsmittel zur Aufgabenerfüllung dient das Rechnungswesen der Unternehmung.

Welchen Aufgabenbereich umfasst das Rechnungswesen eines Speditionsbetriebes?

Der Aufgabenbereich umfasst (wie in jedem kaufmännischen Betrieb)

1. **die Buchhaltung und Bilanz** als Zeitrechnung,
2. **die Kosten- und Leistungsrechnung** (Kostenarten, Kostenstellen- und Kostenträgerrechnung),
3. **die Statistik und Vergleichsrechnung**,
4. **die Planung** als Vorschaurechnung. (Vgl. Kapitel X.)

Welche besondere Bedeutung hat die Kostenrechnung in Speditionsbetrieben?

Mit Fortfall von Tarifen im Speditions- und Güterverkehrsgewerbe muss der Spediteur seine Selbstkosten als Ausgangsgröße für seine Speditions- und Logistikerlöse exakt ermitteln und kalkulieren. Erhebliche Probleme ergeben sich bei der Bewertung von logistischen Dienstleistungen und bei der Zurechnung der variablen und fixen Gemeinkosten auf die einzelnen Kostenträger (z. B. Kosten je Auftrag oder je Gewichtseinheit).

Wer ist Kaufmann im Sinne des HGB?

§ 1 HGB (1): „Kaufmann im Sinne dieses Gesetzbuches ist, wer ein Handelsgewerbe betreibt. (2) Handelsgewerbe ist jeder Gewerbebetrieb, es sei denn, dass das Unternehmen nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht erfordert.“

Welche Gewerbebetriebe können zu den Handelsgewerben gezählt werden?

Dieser Kaufmann wird auch als Istkaufmann bezeichnet.

Welche weiteren Betriebe können zu den Handelsgewerben gezählt werden?

Zu den Handelsgewerben, für die das HGB ohne Einschränkung gilt, können die folgenden Gewerbebetriebe gerechnet werden:

1. Groß- und Einzelhandelsbetriebe,
2. Industriebetriebe und industrieähnlichen Betriebe,
3. Versicherungen,
4. Banken,
5. Transportbetriebe,
6. Kommissionäre, Spediteure, Lagerhalter,
7. Handelsvertreter und -makler,
8. Verlage, Buchhandlungen, Druckereien u. a.

Wer kann Träger der Kaufmannseigenschaft sein?

Nach § 2 HGB zählt auch ein gewerbliches Unternehmen zu den Handelsgewerben, wenn die Firma des Unternehmens in das Handelsregister eingetragen ist.

Nach § 3 Abs. 2 HGB kann ein land- oder forstwirtschaftliches Unternehmen zu den Handelsgewerben gezählt werden, wenn es nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordert. Diese Unternehmer werden auch als Kannkaufmann bezeichnet.

Nach § 6 HGB gelten die Vorschriften für Kaufleute auch für Handelsgesellschaften. Diese Kaufleute werden auch als Formkaufleute bezeichnet.

Träger der Kaufmannseigenschaft kann sein:

1. jede **natürliche Person** (bei geschäftsunfähigen oder beschränkt geschäftsfähigen Kaufleuten obliegt die Geschäftsführung einem gesetzlichen Vertreter),
2. jede **juristische Person** als Kapitalgesellschaft und als Genossenschaft,
3. jede juristische Person des öffentlichen Rechts, die ein Handelsgewerbe betreibt.

2. Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Kaufmanns

Welche Mitarbeiter bzw. Mitarbeiterinnen des Kaufmanns sind im Speditionsunternehmen tätig?

Zu unterscheiden sind:

1. **Angestellte** oder Handlungsgehilfen/innen als Gehaltsempfänger = Expedienten, Buchhalter, Bevollmächtigte u. a., die vorwiegend im Innendienst (Büro) tätig sind,
2. **Arbeiter** als Lohnempfänger = Fahr-, Lager- und Umschlagspersonal u. a., das vorwiegend im Außendienst (Fuhrpark, Lager, Hafen) tätig ist,
3. **Auszubildende** und Volontäre.

Wodurch kann das Dienstverhältnis zwischen dem Geschäftsherrn und dem Arbeitnehmer geregelt sein?

Sinnvoll ist die Regelung des Dienstverhältnisses durch einen besonderen Dienstvertrag in Schriftform, in dem die Rechte und Pflichten (auch der Tätigkeitsbereich) des einzelnen Arbeitnehmers festgelegt werden. Dabei sind die zwingenden Vorschriften des HGB, des BGB und des zwischen Gewerkschaft und Arbeitgeberorganisation geschlossenen Tarifvertrages zu beachten. Diese Vorschriften gelten auch dann, wenn kein ausdrücklicher Dienstvertrag zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer abgeschlossen worden ist.

Wer ist Handlungsgehilfe (kaufmännischer Angestellter)?

Handlungsgehilfe ist, wer in einem Handelsgewerbe zur Leistung kaufmännischer Dienste gegen Entgelt angestellt ist (§ 59 HGB).

Welche Pflichten hat der Handlungsgehilfe?

Der Handlungsgehilfe hat

1. die **Dienstleistungspflicht**,
2. die **Schweige- und Treuepflicht** und
3. die Pflicht zur **Beachtung des Wettbewerbsverbotes**.

Welche Pflichten hat der Arbeitgeber als Geschäftsherr?

Der Arbeitgeber hat

1. die **Vergütungspflicht**,
2. die **Fürsorgepflicht** (dazu gehört auch die Zahlung des Arbeitgeberanteils zur Sozialversicherung) und
3. die **Zeugnispflicht** (schriftliches Zeugnis über Dauer und Art der Tätigkeit nach Ausscheiden, Zeugnis über Führung und Leistung nur auf Wunsch des Angestellten).

Welche Kündigungsfristen gibt es für Arbeitnehmer/innen?

1. **Die gesetzliche Kündigungsfrist** (Kündigungsfristgesetz von 1993) beträgt **für alle Arbeitnehmer/innen** (Angestellte und Arbeiter) grundsätzlich **vier Wochen zum 15. oder zum Ende des Kalendermonats**. Bei einer Kündigung durch den Arbeitgeber verlängert sich die Frist, wenn das Arbeitsverhältnis zwei Jahre und mehr bestanden hat (ein Monat zum Ende des Kalendermonats, zwei Monate bis sieben Monate bei 20-jähriger Betriebszugehörigkeit). Abweichende Regelungen können durch den Tarifvertrag gültig werden.
2. **Einzelvertraglich längere Kündigungsfristen können** für Arbeitnehmer und Arbeitgeber vereinbart werden, wenn sie für beide Teile gleich sind. – Für Aushilfen sind kürzere Fristen möglich. In Betrieben bis 20 Arbeitnehmer darf die Frist bis zur gesetzlichen Grundfrist verkürzt werden.
3. Die **fristlose oder außerordentliche Kündigung** kann von beiden Teilen ausgesprochen und sofort wirksam werden, wenn ein wichtiger Grund (grobe Pflichtverletzung) vorliegt.
4. Kündigungen in beiderseitigem Einverständnis können ebenso ohne Frist wirksam werden.

Welche Aufgabe ist der Berufsausbildung nach dem Berufsbildungsgesetz von 1969 gestellt?

Danach soll die Berufsausbildung

1. eine **breit angelegte berufliche Grundbildung** und
2. die **fachlichen Kenntnisse und Fertigkeiten vermitteln**, die für die Ausübung einer qualifizierten beruflichen Tätigkeit notwendig sind,
3. einen **geordneten Ausbildungsgang sichern** und
4. den **Erwerb der erforderlichen Berufserfahrungen** ermöglichen.

Wodurch sind Inhalt und Umfang der Berufsausbildung festgelegt?

Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit erkennt den Ausbildungsberuf durch **Rechtsverordnung** an und beschreibt Inhalt und Umfang der Ausbildung im einzelnen Beruf. Für den Spediteurberuf gilt die „Verordnung über die Berufsausbildung zum/zur **Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung**“.

Ausbildungsordnungen sind auch für den Kaufmann/Kauffrau für Verkehrsservice, für den Schifffahrts-, Reisebürokaufmann, aber auch für den Bank-, Versicherungs-, Industrie-, Einzelhandelskaufmann usw. erlassen worden.

Die Ausbildung im Betrieb und Berufsschule erfolgt auf der Grundlage der **Verordnung** (Verordnungstext) über die Berufsausbildung zum/zur Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistungen, des Ausbildungsrahmenplanes, des Rahmenlehrplanes und des Ausbildungsprofils. Die Ausbildungsdauer beträgt grundsätzlich drei Jahre.

Für den Unterricht in der kaufmännischen Berufsschule (**duales Ausbildungssystem**) gilt der „**Rahmenlehrplan** für den Ausbildungsberuf Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung“ gemäß Beschluss der Kultusministerkonferenz 2004.

Der Rahmenlehrplan ist durch die Sachverständigen der Bundesländer erstellt worden. Er wird anschließend auf Länderebene mit geringen Modifikationen umgesetzt.

Welche wesentlichen Vorschriften regeln den einzelnen Ausbildungsvertrag?

Das Ausbildungsberufsbild, das wie die anderen Vorschriften Bestandteil des schriftlichen Berufsausbildungsvertrages ist, enthält die notwendigen Fertigkeiten und Kenntnisse, der Ausbildungsrahmenplan die Anleitung zur sachlichen und zeitlichen Gliederung der Ausbildung.

Dem Vertrag ist beigefügt ein Ausbildungsplan, in dem die Ausbildungsabteilungen bzw. -bereiche angegeben sind, in denen der Auszubildende seine betriebliche Ausbildung erhalten soll.

Welche Pflichten hat der Ausbildende?

Der Ausbildende hat

1. die **Ausbildungspflicht** wie im Ausbildungsberufsbild und Ausbildungsvortrag festgelegt,
2. die **Ausbildungsmittel** kostenlos zur Verfügung zu stellen,
3. den Auszubildenden zum **Berufsschulunterricht** freizustellen und anzuhalten,
4. das **Berichtsheft** führen zu lassen und es zu überwachen,
5. die **Fürsorgepflicht**,

6. die **Vergütungspflicht**,
7. die **Zeugnispflicht**,
8. den **Ausbildungsvertrag bei der Kammer eintragen zu lassen**, den Auszubildenden zu den Prüfungen anzumelden, von Jugendlichen die geforderten ärztlichen Untersuchungsbescheinigungen zu verlangen u. a.

Welche Pflichten hat der Auszubildende?

Der Auszubildende hat die Pflicht, die erforderlichen Fertigkeiten und Kenntnisse zu erwerben; insbesondere hat er

1. die **Dienstleistungs- und Sorgfaltspflicht**,
2. die **Berufsschulpflicht und Teilnahmepflicht** an Prüfungen,
3. **Weisungen** zu befolgen,
4. die **betriebliche Ordnung** zu beachten,
5. **Werkzeuge** und betriebliche Einrichtungen pfleglich zu behandeln,
6. **Betriebsgeheimnisse** zu wahren,
7. das **Berichtsheft** zu führen,
8. den Ausbildenden bei **Fernbleiben** vom Betrieb oder von der Berufsschule unverzüglich zu benachrichtigen u. a.

3. Vollmachten

Warum erteilt ein Kaufmann Vollmachten?

Da der Kaufmann nicht jede unternehmerische Entscheidung und Arbeit selbst erledigen kann, gibt er ausgewählten kaufmännischen Angestellten das Recht = **Vollmacht**, bestimmte Rechtshandlungen und Geschäfte für ihn durchzuführen.

Welche Arten der Vollmacht können einem/einer kaufmännischen Angestellten erteilt werden?

Nach dem Umfang der Vollmacht können erteilt werden:

1. **Einzelvollmacht** = für ein Rechtsgeschäft, z. B. Prozessvollmacht für einen Prozess, Forderungseinzug mit einer quittierten Rechnung,
2. **Artvollmacht** = für eine Art von Rechtsgeschäften, die laufend anfallen, z. B. Vollmacht der Kassierer, der Reisenden (Akquisiteure), die Zoll- oder Postvollmacht,
3. **General- oder Handlungsvollmacht** = für alle gewöhnlichen Rechtsgeschäfte im üblichen Umfang, die im Betrieb des Vollmachtgebers normalerweise vorkommen,
4. **Prokura** = für alle Rechtsgeschäfte, die der Betrieb irgendeines Handelsgewerbes mit sich bringen kann.

Wodurch unterscheidet sich die Vollmacht des Handlungsbevollmächtigten von der des Prokuristen?

Die Handlungsvollmacht gilt nur für die Geschäfte und Rechts-handlungen, **die in dem betreffenden Betrieb üblicherweise anfallen**. Meistens wird diese Vollmacht in Speditionsbetrieben noch auf einen Speditionszweig beschränkt und gilt nur für den Geschäftsbereich einer Abteilung.

Die Vollmacht des Prokuristen erstreckt sich dagegen auf alle Arten von gerichtlichen und außergerichtlichen Geschäften und Rechtshandlungen, *die der Betrieb irgendeines Handelsgewerbes mit sich bringt*. Auch die Prokura kann eingeschränkt werden. Die Prokura muss im Handelsregister eingetragen werden. Im Gegensatz zum Handlungsbevollmächtigten darf der Prokurist Wechsel unterschreiben, Darlehen aufzunehmen und Prozesse führen; er darf sogar den Gegenstand (Geschäftszweig) des Betriebes mit Wirkung nach außen ändern.

Welche Grenzen sind der Vollmacht eines Prokuristen gesetzlich gezogen?

Dem Prokuristen sind die Handlungen untersagt, die zu den eigentlichen Tätigkeiten des Unternehmers zählen: Unterschreiben der Bilanz, des Inventars, der Steuererklärung des Betriebes, Anmeldung zum Handelsregister, Erteilen der Prokura, Verkauf des Geschäftes, Veräußerung und Belastung von Grundstücken, Aufnahme von Gesellschaftern und Anmelden eines Konkurses.

Welche Arten der Prokura sind üblich?

Es gibt folgende Arten der Prokura:

1. **Gesamtprokura**, die entsprechenden Rechtshandlungen dürfen nur von den dazu bevollmächtigten Prokuristen gemeinsam vorgenommen werden (gemeinsame Besprechung, Entschluss und Unterschrift aller),
2. **Einzelprokura**, die Prokura wird durch einen kaufmännischen Angestellten ausgeübt,
3. **Filialprokura**, die Prokura gilt nur für die Filiale des Hauptgeschäfts. Diese örtliche Beschränkung muss im Handelsregister eingetragen sein.

Wie unterschreibt der Bevollmächtigte?

Der Bevollmächtigte setzt seinen Familiennamen unter die Firma, für die die Vollmacht gilt. Er fügt einen Zusatz (i. A., ppa. o. ä.) hinzu, aus dem seine Vollmacht ersichtlich ist.

4. Sozialversicherung

Welche Zweige der Sozialversicherung gibt es?

Es gibt die **Kranken-**, die **Pflegeversicherung**, die **Rentenversicherung** (für Arbeiter die Arbeiterrentenversicherung, für Angestellte die Angestelltenrentenversicherung), die **Arbeitslosen-** und die **Unfallversicherung**.

Welche Leistungen bieten die Krankenkassen?

Die gesetzlichen Krankenkassen bieten folgende Leistungen (§ 21 Sozialgesetzbuch):

1. Leistungen zur Förderung der Gesundheit, zur Verhütung und zur Früherkennung von Krankheiten,
2. Krankenbehandlung bei Krankheit, insbesondere
 - a) ärztliche und zahnärztliche Behandlung,
 - b) Versorgung mit Arznei-, Verband-, Heil- und Hilfsmitteln,
 - c) häusliche Krankenpflege und Haushaltshilfe,

- d) Krankenhausbehandlung,
 - e) medizinische und ergänzende Leistungen zur Rehabilitation,
 - f) Krankengeld (ab 7. Krankheitswoche 70 % des Regellohnes (Nettolohn), vorher Lohn- und Gehaltsfortzahlung durch den Arbeitgeber),
3. bei Schwangerschaft und Mutterschaft ärztliche Betreuung, Hebammenhilfe, stationäre Entbindung, häusliche Pflege, Haushaltshilfe, Mutterschaftsgeld, Entbindungsgeld,
 4. Sterbegeld,
 5. Leistungen der Pflegeversicherung im Pflegefall.

Der versicherte Patient legt dem Arzt die „Krankenversicherten-Karte“ vor.

Welche Leistungen bietet die Angestelltenrentenversicherung?

Die Angestelltenrentenversicherung gewährt **Renten bei Erreichen der Altersgrenze, bei Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit** und **Hinterbliebenenrente**, ferner besondere Leistungen (z. B. Heilbehandlung, Berufsförderung – Umschulung).

Die Leistungen der Arbeiterrentenversicherung entsprechen denen der Angestelltenrentenversicherung.

Welche Leistungen bietet die Arbeitslosenversicherung?

Die Arbeitslosenversicherung leistet

1. **Arbeitslosengeld** für unfreiwillig arbeitslos gewordene, aber arbeitswillige Personen,
2. **Maßnahmen zur Verhinderung der Arbeitslosigkeit** (z. B. Kurzarbeitergeld, Unterhaltsgeld bei Umschulung und beruflicher Fortbildung).

Im Anschluss an das Arbeitslosengeld folgt ab 1. Januar 2005 das Arbeitslosengeld II/Sozialgeld (= Hartz IV), das die Arbeitslosenhilfe und die Sozialhilfe ablöst. Neben einer Grundsicherung werden Hilfen zur Eingliederung in das Berufsleben angeboten.

Welche Leistungen bietet die Unfallversicherung?

Die Unfallversicherung gewährt bei Arbeitsunfällen oder Berufskrankheit Heilbehandlung, Verletzenrente, Kinderzulage, Sterbegeld und Hinterbliebenenrente.

Für welche Personengruppen besteht die Sozialversicherungspflicht?

Versicherungspflichtig in allen Zweigen sind alle Arbeiter, Angestellten, Auszubildenden und Wehrdienstleistenden, ebenfalls geringfügig Beschäftigte mit einem Monatseinkommen bis 400,00 EUR. In der Angestelltenrenten- und Arbeitslosenversicherung sind Einkommensgrenzen festgesetzt, von denen die Beiträge höchstens zu berechnen sind (**Beitragsbemessungsgrenzen**). Diese Grenzen werden laufend der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung angepasst. In der Krankenversicherung besteht für Angestellte und Arbeiter die Versicherungspflicht nur bis zu einem Einkommen von 75 % der Beitragsbemessungsgrenze zur Rentenversicherung. Eine freiwillige Versicherung (Weiter- und Selbstversicherung) ist möglich.

Welches sind die Träger der einzelnen Sozialversicherungen?

Träger sind für die

1. Kranken- und Pflegeversicherung: die Allgemeinen Ortskrankenkassen, Land-, Ersatz-, Betriebs-, Innungskassen u. a.,
2. Rentenversicherung: die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte in Berlin Wilmersdorf, die Landesversicherungsanstalten für Arbeiter,
3. Arbeitslosenversicherung: Bundesagentur für Arbeit und kommunale Träger,
4. Unfallversicherung:
5. die Berufsgenossenschaften der einzelnen Wirtschaftszweige (z. B. Großhandels- und Lagereberufsgenossenschaft, Mannheim).

Wie werden die Sozialversicherungsbeiträge berechnet?

Die Beiträge – außer denen zur Unfallversicherung – werden in Prozentsätzen von der Höhe des einzelnen Bruttoarbeitsverdienstes monatlich berechnet. Die Beiträge zur Unfallversicherung werden von der Jahresgehaltssumme eines Betriebes im Umlageverfahren unter Berücksichtigung der Gefahrenklasse, die nach dem Unfallrisiko der Arbeitnehmer verschieden ist, berechnet.

Wie hoch sind die Prozentsätze der Sozialversicherungsbeiträge?

Für die Krankenversicherung sind ca. 12,4 – 15,1 %, für die Rentenversicherung 19,5 %, für die Arbeitslosenversicherung 3,3 % und für die Pflegeversicherung 1,7 % des Bruttoprofits bzw. der Beitragsbemessungsgrenze zu berechnen (Stand: 2008).

Wer trägt die Sozialversicherungsbeiträge?

Die Beiträge werden **je zur Hälfte** vom Arbeitnehmer und Arbeitgeber, die Beiträge zur Unfallversicherung vom **Arbeitgeber** voll getragen.

Wann werden die Sozialversicherungsbeiträge abgeführt?

Der Arbeitgeberanteil und der Arbeitnehmeranteil, der vom Arbeitgeber bei der Gehaltszahlung einbehalten wird, müssen bis zum fünfzehnten Werktag eines jeden Monats für den abgelaufenen Kalendermonat an die Krankenkasse, die die Verteilung vornimmt, abgeführt werden.

Wo muss die Anmeldung zur Sozialversicherung erfolgen?

Der Arbeitnehmer muss durch den Arbeitgeber grundsätzlich innerhalb einer Woche nach Beginn des Dienstverhältnisses bei der Krankenkasse, die die Anmeldung für die Renten- und Arbeitslosenversicherung weitergibt, und innerhalb einer Woche bei der Berufsgenossenschaft angemeldet werden.

Der Arbeitgeber muss sich den Sozialversicherungsausweis, den jeder sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer als Mittel zur Bekämpfung der Schwarzarbeit bekommt, vorlegen lassen.

Wovon hängt die Höhe des Altersruhegeldes ab?

Die Höhe des Altersruhegeldes hängt ab

1. von der **persönlichen Bemessungsgrundlage** (erfasst die vom Versicherten geleisteten Beiträge),
2. von der **allgemeinen Bemessungsgrundlage** (durchschnittliches Jahresbruttoentgelt aller Versicherten der letzten drei Jahre),

3. von den *anrechnungsfähigen Versicherungsjahren*,
4. von der *Anzahl der Kinder*,
5. von einer *Rentenanpassung*, die durch den aktuellen Rentenwert neu ermittelt wird. Der aktuelle Rentenwert wird jeweils am 1.7. eines Jahres von der Bundesregierung und dem Bundesrat festgelegt. Es handelt sich hierbei um den Betrag, der einer monatlichen Rente aus den Beiträgen eines Durchschnittsverdiener für ein Jahr entspricht. So erfolgt eine Anpassung der Rente an die veränderten Löhne und Gehälter.

Welche Bedeutung hat die Sozialversicherung für den Versicherten?

Da die Arbeitnehmer ihren Lebensunterhalt in der Regel nur durch Einsatz ihrer Arbeitskraft verdienen, wären sie in Notfällen durch Krankheit, Arbeitsunfähigkeit, Arbeitslosigkeit oder im Alter wirtschaftlichem Elend preisgegeben. Durch die Sozialversicherung werden ihnen die für sie untragbaren Risiken aus den genannten Notfällen abgenommen. Sie sind so weitgehend vor wirtschaftlichem und davon abhängigem geistig-seelischem Elend geschützt.

Welche Bedeutung hat die Sozialversicherung für den Staat?

Durch die Einführung der Sozialversicherung wird die größte Zahl der Arbeitnehmer zwangsläufig in einheitlicher Form auf Grund gesetzlicher Bestimmungen vor wirtschaftlicher Not in den genannten Fällen geschützt. Die Sozialversicherung muss als ein Beitrag zur sozialen Sicherheit des Einzelnen und zur Erhaltung des innenpolitischen Friedens bewertet werden. Außerdem spart die öffentliche Hand erhebliche Fürsorgemittel, die an ungeschützte Arbeitslose und Bedürftige ausgezahlt werden müssten.

5. Organisation und Rechtsschutz der Arbeitnehmer

Welche Ziele haben sich die Gewerkschaften gesetzt?

Durch die im Grundgesetz verankerte Koalitionsfreiheit haben die Arbeitnehmer das Recht, sich auf freiwilliger Basis zu Gewerkschaften zusammenzuschließen, um ihre Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen zu wahren und zu fördern. Die gegenwärtigen *Ziele*, die sich die Gewerkschaften gestellt haben, sind u. a.:

1. Sicherung und Erhöhung des Arbeitnehmeranteils am Volkseinkommen,
2. Verbesserung der Arbeitsbedingungen (Arbeitszeitverkürzung, Kündigungsschutz, Mitbestimmung usw.) und Schutz der Arbeitskraft (Rechtshilfe und Rechtsschutz für Mitglieder in bestimmten Fällen vor Arbeitsgerichten),
3. Beeinflussung der staatlichen Wirtschafts- und Sozialpolitik im Sinne der Zielsetzung,
4. Mitwirkung in der Arbeits- und Sozialverwaltung,
5. berufliche Förderung der Arbeitnehmer.

Welche Gewerkschaften gibt es?

Es gibt folgende, voneinander unabhängige große Gewerkschaften:

1. den Deutschen Gewerkschafts-Bund (DGB),
2. die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, kurz ver.di, die aus folgenden Organisationen entstanden ist:
 - Deutsche Angestellten-Gewerkschaft
 - Deutsche Postgewerkschaft
 - Gewerkschaft Handel, Banken und Versicherungen
 - Industriegewerkschaft Medien und
 - Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr,
3. die Christliche Gewerkschaftsbewegung Deutschlands (CGB),
4. den Deutschen Beamtenbund (DBB).

Durch welche Maßnahmen versuchen die Gewerkschaften, ihre Ziele zu erreichen?

1. Die Gewerkschaften versuchen, durch **Verhandlungen** Lohn erhöhungen und verbesserte Arbeitsbedingungen zu erreichen. Sie schließen mit den Arbeitgeberverbänden der Wirtschaftszweige **Tarifverträge** ab oder treffen mit einzelnen Unternehmen **Betriebsvereinbarungen**.
2. Scheitern die Verhandlungen, haben sie zur Erreichung arbeitsrechtlicher Ziele das **Streikrecht**; der Streik muss gewerkschaftlich organisiert sein, wilde Streiks sind nicht gestattet.
3. Als freiwillige Großorganisation der Arbeitnehmer versuchen sie, wichtige soziale und wirtschaftliche Entscheidungen der Legislaturen durch ihre **Meinungsäußerung** zu beeinflussen.

Was enthalten die arbeitsrechtlichen Tarifverträge?

Die Tarifverträge bestehen aus dem **Rahmentarif** (Manteltarif) und aus dem **Lohn- und Gehaltstarif**. Im Rahmentarif sind die Arbeitsbedingungen (Arbeitszeit, Urlaub, Kündigungsfristen usw.) und die Schiedsgerichtsbestimmungen enthalten. Im Lohn- und Gehaltstarif sind die Mindestlöhne und -gehälter der Arbeitnehmer, die nach Ausbildung und Tätigkeit in Gruppen eingeteilt sind, festgesetzt.

Welche Parteien sind tarifvertragsfähig?

Tarifvertragsfähig sind auf der einen Seite die **Gewerkschaften** und auf der anderen Seite die einzelnen **Arbeitgeber** (Hauistarife), die **Arbeitgeberverbände** und ihre **Spitzenorganisationen** (Verbandstarife).

Was ist unter „Tarifautonomie“ zu verstehen?

Tarifverträge werden in der Bundesrepublik ausschließlich zwischen den Tarifvertragsparteien selbständig ausgehandelt (autonom). Eine Beeinflussung durch den Staat ist unzulässig. Die Vereinbarungen der Tarifverträge werden Inhalt der Einzelverträge, die zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber ausgehandelt werden.

Wie lange gilt ein Tarifvertrag?

Die Laufzeit eines Tarifvertrages ist im Vertrag festgelegt; sie beträgt allgemein ein Jahr. Er endet durch Zeitablauf bzw. durch Kündigung. Der alte Vertrag ist bis Inkrafttreten eines neuen Vertrages gültig.

Was bedeutet „Friedenspflicht“?

Während der Laufzeit eines Tarifvertrages und während der Tarifvertragsverhandlungen bis zum Ergebnis der Urabstimmung müssen beide Tarifvertragsparteien auf Kampfmaßnahmen verzichten.

Welche Streikformen können unterschieden werden?

Unterschieden werden der arbeitsrechtliche Streik, der organisierte Streik, der wilde Streik, der Schwerpunktstreik, der Warn- oder Demonstrationsstreik, der Bummelstreik und der politische Streik.

Sind in der Bundesrepublik Deutschland arbeitsrechtliche Streiks zulässig?

In einem demokratischen und sozialen Rechtsstaat ist der Streik ein zulässiges Mittel der Arbeitnehmer, sich mit den Arbeitgebern über eine Verbesserung der Einkommens- und Arbeitsbedingungen auseinander zu setzen. Arbeitskämpfe zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen sind durch Art. 9,3 GG verfassungsrechtlich geschützt, nicht dagegen politische Streiks.

Durch welche Maßnahmen können die Arbeitgeber einem Streik begegnen?

Die Arbeitgeber können bei einem **organisierten Streik** die Arbeitnehmer „**aussperren**“, d. h. eine fristlose Gesamtentlassung aussprechen. Bei **wilden Streiks**, die ausnahmslos tarifwidrig sind, dürfen einzelne Arbeitnehmer entlassen werden.

In welchen Schritten werden die Tarifverhandlungen durchgeführt?

1. Der laufende **Tarifvertrag** wird von der Gewerkschaft zum Ende der Laufzeit des Vertrages gekündigt.
2. Die Tarifkommission der Gewerkschaft und die des Arbeitgeberverbandes vereinbaren Ort und Termin, um **Tarifverhandlungen** aufzunehmen.
3. In Verhandlungen, die sich oft über Tage erstrecken, werden die Vorstellungen beider Seiten entwickelt, um einen **Kompromiss** auszuhandeln.
4. Kommt es zu keiner Einigung, kann ein **freiwilliges Schlichtungsverfahren** eingeleitet werden. Unter Vorsitz eines neutralen Schlichters wird ein neuer Vorschlag erarbeitet, der bindend ist, wenn die Tarifpartner das zuvor vereinbart haben.
5. Bei erfolgreicher Beendigung der Verhandlungen kommt es zum Abschluss und Inkrafttreten des neuen Tarifvertrages, in dem die neuen Bedingungen und die Laufzeit festgelegt sind.

Die Tarifverhandlungen sind gescheitert. Welcher Weg führt zum Abschluss eines neuen Tarifvertrages?

1. Die Gewerkschaft ruft ihre Mitglieder zur **Urabstimmung über Kampfmaßnahmen** auf (organisierter Streik).
2. In der Urabstimmung entscheidet sich das einzelne Gewerkschaftsmitglied mit seiner Stimme für oder gegen den Streik (Prinzip der unmittelbaren Demokratie).
3. Nach der Urabstimmung ruft die Gewerkschaft ihre Mitglieder zum Streik in dem betroffenen Wirtschaftszweig auf. Der **Streikaufruf** darf nur erfolgen, wenn mindestens 75 % der betroffenen, gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmer in Übereinstimmung mit der Satzung der Gewerkschaft für die Kampfmaßnahmen gestimmt haben.
4. Es kommt zur **Arbeitsniederlegung**, der die Arbeitgeber durch die Aussperrung begegnen können.
5. Unter dem Druck des Streiks erfolgen **neue Verhandlungen**.
6. Ein **Schlichtungsverfahren** kann eingeleitet werden. Der Ausschuss erarbeitet einen Schlichtungsvorschlag, der als Empfehlung an die Tarifvertragsparteien gerichtet wird.

7. Ist der Schlichtungsvorschlag von den Kommissionen beider Tarifvertragsparteien angenommen worden, erfolgt satzungsgemäß eine **erneute Urabstimmung** der streikenden Gewerkschaftsmitglieder. Wenn dem Vorschlag mindestens 25 % der Betroffenen zustimmen, ruft die Gewerkschaft ihre Mitglieder zur **Wiederaufnahme der Arbeit** auf.

Durch welche Einrichtungen können die Arbeitnehmer auf die Betriebsführung ihres Betriebes einwirken?

Wie wird der Betriebsrat gebildet?

Welche Aufgaben hat der Betriebsrat?

Vor welchen Gerichten können Arbeitnehmer ihre Ansprüche durchsetzen?

Warum ist die Klage vor einem Arbeitsgericht wegen Arbeitsstreitigkeiten vorteilhafter als eine Klage vor einem ordentlichen Gericht?

Die Einwirkung ist durch den **Betriebsrat** und bei Großgesellschaften durch **Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat und Vorstand** möglich. Gesetzliche Grundlagen sind durch das Betriebsverfassungsgesetz von 1952/1972, durch das Gesetz über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer in Montangesellschaften von 1951 und das Gesetz über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer von 1976 – in neuester Fassung – gegeben.

Betriebsräte werden in allen Betrieben mit mindestens 5 ständigen wahlberechtigten Arbeitnehmern, von denen 3 wählbar sein müssen, in gleicher, geheimer und unmittelbarer Wahl gewählt. In Betrieben mit 5 bis 20 Arbeitnehmern besteht er aus einer Person, dem Betriebsobmann. In größeren Betrieben richtet sich die Zahl der Betriebsratsmitglieder nach der Arbeitnehmerzahl des Betriebes. Es ist immer eine ungerade Mitgliederzahl. Ein Wahlvorstand bereitet die Wahl vor und leitet sie.

Die Zusammensetzung des Betriebsrates soll der Zusammensetzung der Betriebsbelegschaft entsprechen. Die Arbeitnehmer können auf ihr Recht, einen Betriebsrat zu wählen, verzichten.

1. Der Betriebsrat soll die wirtschaftlichen und sozialen Belange der Belegschaft wahrnehmen und mit dem Arbeitgeber zur Förderung des Betriebsklimas zusammenarbeiten.
2. Er soll Maßnahmen, die dem Betriebsganzen dienen, beim Arbeitgeber beantragen.
3. Er soll in sozialen Angelegenheiten mitbestimmen und mithelfen (Unfallschutz, Wohlfahrtseinrichtungen des Betriebes, Urlaubspläne, Personalfragen, Berufsausbildung u. a.). In Betrieben mit mehr als 20 Arbeitnehmern hat er ein Mitbestimmungsrecht bei Kurzarbeit und Stilllegung des Betriebes.
4. Er soll die Einhaltung der Tarifverträge und der gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz der Arbeitskraft überwachen.

Streitigkeiten aus dem Dienstverhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer können vor den **Arbeitsgerichten**, Streitigkeiten aus der Sozialversicherung und der Kriegsopfersversorgung können vor den **Sozialgerichten** ausgetragen werden.

Das **Arbeitsgerichtsverfahren** wird schneller durchgeführt, ist billiger (niedrigere Gerichtsgebühren, die beim Vergleich entfallen, keine Kostenvorschüsse, in erster Instanz kein Anwaltszwang) und sieht die Mitwirkung von Sachverständigen vor.

Welche Gesetze oder Verordnungen dienen dem Schutz der Arbeitskraft?

Wichtige Schutzbestimmungen sind gegeben durch

1. die Gewerbeordnung und die Vorschriften der Berufsgenossenschaften über Verhütung von Unfällen und Gesundheitsschäden,
2. das Arbeitsschutz-, Arbeitszeitgesetz,
3. das Mutterschutzgesetz,
4. das Jugendarbeitsschutzgesetz,
5. das Schwerbehindertengesetz,
6. das Kündigungsschutzgesetz,
7. das Mindesturlaubsgesetz u. a.



Unternehmung

1. Gründung, Handelsregister und Firma

Welche wirtschaftlichen Überlegungen muss der Speditionskaufmann vor der Gründung eines Unternehmens anstellen?

Vorüberlegungen auf der Grundlage eines guten **Marketings** sind anzustellen über

1. die Art des **Geschäftsgegenstandes** (Speditions-, Lagerhalter- oder Frachtführertätigkeit im Verbund mit logistischen Dienstleistungen) und seine Erfolgsaussichten,
2. die Schaffung eines **Kundenstammes**, der durch die Aufträge nicht nur einen Mindestumsatz zur Existenzfähigkeit garantieren, sondern auch gute Erfolgschancen zur Existenzsicherung des Betriebes in der Zukunft bieten muss,
3. die **Kapitalausstattung**, die sich nach der Art des Geschäftsgegenstandes und der geplanten Gründungsgröße des Betriebes richtet,
4. die Wahl der **Unternehmungsform**,
5. den regionalen und lokalen **Standort**, der regional üblicherweise in den Ballungszentren der Wirtschaft, in Kundennähe und an den Nahtstellen des Verkehrs (Güterverkehrszentren, Häfen und Grenzen) liegt; der lokale Standort wird neben dem Grundstückspreis bestimmt durch Wasser-, Schienen- und Straßenanschluss unter Berücksichtigung der Verkehrsichte und durch die Nähe der Kaufleute, die der Spediteur zur Erfüllung seiner Aufgaben einschalten muss.
6. die Verfügbarkeit geeigneten Personals (fachlich qualifiziert in Spedition und Logistik) zu annehmbaren Personalkosten.

Stellen Sie dar, bei welchen offiziellen Stellen eine Unternehmungsgründung angemeldet werden muss!

Die Anmeldung muss erfolgen

1. bei der zuständigen Orts- oder Kreisbehörde (Gewerbeamt o.ä.),
2. bei dem Finanzamt,
3. bei den Trägern der Sozialversicherung (Krankenkasse und Berufsgenossenschaft),
4. bei dem Amtsgericht zum Eintragen in das Handelsregister, wenn die Kaufmannseigenschaft gegeben ist,
5. bei der zuständigen Industrie- und Handelskammer (Pflichtmitgliedschaft).

Erklären Sie die Aufgabe eines Handelsregisters!

Das Handelsregister dient dem Kaufmann als Informationsquelle. Aus dem Handelsregister, das als **öffentliches Verzeichnis aller Kaufleute** vom zuständigen Amtsgericht geführt wird, sind für den Geschäftsverkehr wichtige Rechtsverhältnisse und Tatbestände des einzelnen Unternehmens zu ersehen. Die Eintragungen werden im Bundesanzeiger und in Tageszeitungen veröffentlicht.

Welche Abteilungen enthält das Handelsregister?

Das Handelsregister ist aufgegliedert in

- ◆ **Abteilung A:** Eintragungen der Einzelunternehmen und Personengesellschaften,
- ◆ **Abteilung B:** Eintragungen der Kapitalgesellschaften.

Die Eintragungen der Genossenschaften erfolgen in dem gesondert geführten Genossenschaftsregister.

Welche Bedeutung des Wortes „Firma“ gibt es?

Mit Firma wird umgangssprachlich der **Betrieb**, in dem der Arbeitnehmer tätig ist, bezeichnet. Nach dem HGB ist die Firma der **Name eines Kaufmannes**, unter dem er seine Geschäfte betreibt, die Unterschrift abgibt, klagen und verklagt werden kann.

Wie kann eine Firma gebildet werden?

Eine Firma kann als **Personen-, Sach- oder Mischfirma** gebildet werden. In manchen Fällen schreibt das HGB **Zusätze** vor (siehe Unternehmungsformen).

Welche wichtigen Grundsätze muss der Kaufmann bei der Firmenwahl beachten?

Er muss die Grundsätze der Firmenwahrheit, -klarheit und -unterscheidbarkeit beachten.

Stellen Sie den Grundsatz der Firmenunterscheidbarkeit und der Firmenbeständigkeit dar!

Der Grundsatz der Firmenunterscheidbarkeit (Firmenmonopol) bedeutet, dass sich jede neue Firma deutlich von allen an demselben Ort bereits bestehenden Firmen unterscheiden muss. Wer eine bereits bestehende Firma verwendet, kann von dieser Firma verklagt und vom Registergericht zur Unterlassung des Gebrauchs durch Ordnungsstrafen angehalten werden (§ 37 HGB). Wer seine neue Firma bewusst so bildet, dass Verwechslungen mit einer anderen Firma möglich sind, kann von der geschädigten Firma auf Unterlassung oder Schadenersatz verklagt werden. Das gilt auch dann, wenn beide Firmen nicht an demselben Ort ansässig sind.

Bei Namensänderung eines Kaufmannes oder bei Inhaberwechsel darf die alte Firma, die bereits durch Werbung und Qualität ihrer Produkte oder Leistungen einen bestimmten Ruf bekommen hat, weitergeführt werden. Durch diese gesetzliche Bestimmung wird der Grundsatz der Firmenwahrheit aufgehoben. Allerdings muss der Namens- oder Inhaberwechsel im Handelsregister eingetragen und veröffentlicht werden.

2. Unternehmensformen

Was ist unter einer Unternehmensform zu verstehen, und welche Unternehmensformen gibt es?

Unter einer Unternehmensform versteht man die **Rechtsform**, in der die kaufmännische Tätigkeit eines Unternehmens ausgeübt wird. Die gegebenen handelsrechtlichen Vorschriften, aus denen sich steuerrechtliche ergeben, müssen vom Kaufmann beachtet werden. Es gibt folgende Unternehmensformen:

1. **Einzelunternehmen,**

2. **Gesellschaftsunternehmen,**
 - a) Personengesellschaft (OHG, KG),
 - b) Kapitalgesellschaften (GmbH, AG, KGaA),
 - c) unvollkommene Gesellschaften (stille Gesellschaft, BGB-Gesellschaft),
3. **sonstige Gesellschaften** (Genossenschaft, Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit, Berggewerkschaft, Reederei).

Durch welche Gesetze sind die wichtigsten Unternehmungsformen geregelt?

Regelungen sind zu finden im HGB (OHG, KG und stille Gesellschaft), im Aktiengesetz, im GmbH-Gesetz, im Genossenschaftsgesetz usw. Die gesetzlichen Vorschriften werden üblicherweise durch Gesellschafterverträge oder Satzungen ergänzt oder, falls nicht zwingende gesetzliche Vorschriften entgegenstehen, abgewandelt.

In welchen Punkten liegen die wesentlichen Unterscheidungsmerkmale der einzelnen Unternehmungsformen?

Die wichtigsten Unterscheidungsmerkmale liegen in dem **Gesellschafterverhältnis**, der **Kapitalaufbringung**, der **Haftung**, der **Geschäftsführung und -vertretung**, der **Gewinn- und Verlustverteilung** und **in der Firma**.

Stellen Sie die Kennzeichen eines Einzelunternehmens dar!

Der Inhaber bringt das Kapital auf, führt das Unternehmen, trägt das Risiko und damit den Gewinn bzw. Verlust und haftet den Gläubigern des Unternehmens unbeschränkt. Die Kapitalkraft und die Kreditfähigkeit sind begrenzt. Die Geschäftsführung ist durch die persönliche Leistungsfähigkeit des Unternehmers bestimmt.

Wie muss ein Einzelunternehmer firmieren?

Der Einzelunternehmer muss als Firma seinen Familiennamen mit mindestens einem ausgeschriebenen Vornamen führen. Zusätze, die über die Unternehmung täuschen können, sind nicht erlaubt.

Welche Gründe können zur Aufnahme von Gesellschaftern führen?

Folgende Gründe können zur Aufnahme von Gesellschaftern und damit zur Bildung von Gesellschaftsunternehmen führen:

1. Verstärkung der Kapitalbasis und der Kreditwürdigkeit,
2. Verteilung des Unternehmerrisikos,
3. Erweiterung und Verbesserung der Geschäftsführung durch Techniker oder Kaufleute,
4. steuerliche Vorteile,
5. Erbfall, Krankheit oder Alter des Unternehmers,
6. Beseitigung einer Konkurrenz.

Wie haften die Gesellschafter der OHG den Gläubigern der Gesellschaft gegenüber?

Die Gesellschafter, die Vollhafter sind, haften

1. **solidarisch** (Gesamtschuldner), jeder haftet für die gesamte Schuld der Gesellschaft,
2. **unbeschränkt**, jeder haftet mit seinem Geschäfts- und Privatvermögen,

3. **unmittelbar**, jeder Gläubiger der Gesellschaft kann Befriedigung seiner Forderung direkt von einem Gesellschafter verlangen; der Gesellschafter hat nicht die Einrede der Vorausklage gegen die Gesellschaft.

Welche wichtigen Pflichten haben die Gesellschafter der OHG?

Die Pflichten der Gesellschafter als Vollhafter bestehen

1. in der Leistung der vereinbarten Sach- oder Geldeinlagen,
2. in der Geschäftsführung,
3. in der Beachtung des Wettbewerbsverbotes,
4. in der Übernahme des Verlustes im Verhältnis der Gesellschafterzahl.

Wie kann der Gewinn einer OHG verteilt werden?

Üblicherweise wird der Gewinn nach dem Gesellschaftervertrag verteilt. Beim Fehlen einer Vereinbarung erfolgt die Gewinnverteilung nach der gesetzlichen Regelung: Aus dem Jahresgewinn wird die Kapitaleinlage mit 4 % verzinst, und der Gewinnrest wird nach Köpfen verteilt. Die Kapitalbeteiligung und die Mitarbeit sind Grundlage der Gewinnverteilung.

Wie heißen die Gesellschafter einer KG?

Die Gesellschafter einer KG heißen **Komplementäre** (Vollhafter) und **Kommanditisten** (Teilhafter).

Wodurch unterscheidet sich ein Vollhafter von einem Teilhafter?

Der Vollhafter haftet wie der Gesellschafter einer OHG, der Teilhafter nur mit dem Betrag der Einlage. Der Teilhafter hat im Gegensatz zum Vollhafter nicht das Recht auf Geschäftsführung, er darf lediglich am Ende des Geschäftsjahres Einsicht in die Bücher und in die Bilanz nehmen; er unterliegt nicht dem Wettbewerbsverbot und hat nicht das Recht auf Privatentnahmen.

Wie werden der Gewinn und der Verlust einer KG nach dem HGB verteilt?

Jeder Gesellschafter erhält aus dem Jahresgewinn zunächst 4 % seiner Kapitaleinlage, ein verbleibender Rest wird in einem angemessenen Verhältnis, das die persönliche Mitarbeit berücksichtigt, verteilt (HGB § 121). Die Verlustverteilung erfolgt in einem angemessenen Verhältnis; dabei nimmt der Teilhafter am Verlust nur bis zur Höhe seiner Einlage teil. Durch Gesellschaftervertrag kann eine andere Erfolgsverteilung vereinbart werden.

Wie müssen die OHG und die KG firmieren?

Es muss in beiden Fällen eine Personenfirma sein. Die Firma muss den **Namen mindestens eines Vollhafters und einen Zusatz**, der auf eine Personengesellschaft hinweist, enthalten. Sie kann auch aus dem Namen mehrerer oder aller Gesellschafter mit oder ohne Zusatz bestehen. Die Namen von Teilhaftern oder anderen Personen dürfen nicht aufgenommen werden. Beispiele: Schnell & Co., Emil Schnell OHG, Müller & Meyer.

Wann liegt eine stille Gesellschaft vor?

Wenn sich ein Dritter (Gesellschaft, Kaufmann oder Privatperson) lediglich als Kapitalgeber mit einer Vermögenseinlage an einem bestehenden Handelsgewerbe beteiligt, ohne dass er nach außen in Erscheinung tritt, liegt eine stille Gesellschaft vor. Die Einlage geht mit Wirkung nach außen in das Vermögen des Inhabers über. Der stille Gesellschafter nimmt am Gewinn teil.

Welche Rechte hat der stille Gesellschafter?

Er hat das Recht auf den vertraglich vereinbarten Gewinnanteil (evtl. auf eine Verzinsung) und auf Kontrolle der Jahresbilanz durch Einsicht in die Geschäftsunterlagen. Im Konkursfall kann er u. U. seine Forderung als Konkursgläubiger geltend machen.

Beschreiben Sie die wichtigsten Merkmale einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH)!

1. Eine GmbH kann von mehreren Personen, aber auch von einer Person **zu jedem gesetzlich zulässigen Zweck** gegründet werden. Als juristische Person hat sie ihre eigene Rechtspersönlichkeit.
2. Die Gesellschafter können ihre Geschäfte ohne persönliche Haftung betreiben, da sie nur mit ihrer **Stammeinlage haften**.
3. Das Stammkapital der GmbH muss mindestens 25.000 EUR (§ 5 Abs. 1 GmbH), die Stammeinlage eines Gesellschafters muss mindestens 100 EUR betragen und durch 50 teilbar sein (§ 5 GmbH).
4. Die Geschäfte der Gesellschaft werden durch einen oder mehrere **Geschäftsführer**, die von der Gesellschafterversammlung bestellt werden, ausgeübt. Geschäftsführer können auch Nichtgesellschafter sein. Bei mehr als 500 Arbeitnehmern ist ein Aufsichtsrat zu bilden.
5. Es kann eine beschränkte oder unbeschränkte **Nachschusspflicht** vertraglich vereinbart werden.

Wie muss eine GmbH firmieren?

Eine GmbH kann eine Sachfirma, die den Gegenstand des Unternehmens enthält, eine Personenfirma oder eine Mischfirma führen. Die Firma muss den Zusatz „Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ enthalten.

Wie wird der Gewinn einer GmbH verteilt?

Wenn nichts anderes vereinbart ist, wird der Gewinn nach der Höhe der Geschäftsanteile verteilt.

Welches sind die wichtigsten Wesensmerkmale einer Aktiengesellschaft (AG)?

„Die Aktiengesellschaft hat ein in **Aktien** zerlegtes **Grundkapital**. An der Feststellung des Gesellschaftsvertrages (der **Satzung**) müssen sich eine oder mehrere Personen beteiligen, welche die Aktien gegen Einlagen übernehmen.“ § 1–2 AktG – Eine Einpersonen-AG ist juristisch zulässig.

Das Grundkapital hat einen **Nennwert** von mindestens 50.000 EUR (§ 7 AktG); der Nennwert einer Aktie muss mindestens über 1 EUR (§ 8 AktG) lauten. Die Gesellschafter als Aktionäre haften nur mit dem Wert der Aktie. Sie haben kein Recht auf Geschäftsführung. Die Aktiengesellschaft wird tätig durch Organe.

Welche Aufgaben haben die Organe?

1. Der **Vorstand (ausführendes und leitendes Organ)** übt unter eigener Verantwortung die Geschäftsführung und die Vertretung der AG aus. Er muss dem Aufsichtsrat regelmäßig über das Unternehmen berichten und hat den Jahresabschluss aufzustellen. Er unterliegt dem Wettbewerbsverbot.
2. Der Aufsichtsrat (Kontrollorgan) hat die Geschäftsführung des Vorstandes zu überwachen, den Vorstand zu bestellen und abzuberufen, die Rechte der Gesellschaft dem Vorstand gegenüber zu wahren und über den Jahresabschluss zu berichten. Er unterliegt nicht dem Wettbewerbsverbot.
3. Die **Hauptversammlung (beschließendes Organ)**, in der die Aktionäre nach dem Nennwert ihrer Aktien das Stimmrecht haben, wählt den Aufsichtsrat, bestellt die Wirtschaftsprüfer, entlastet Aufsichtsrat und Vorstand und beschließt über die Verwendung des ausgewiesenen Gewinnes, über Satzungsänderungen und Kapitalerhöhungen oder -herabsetzungen.

Welche Rechte gewährt die Aktie dem Aktionär?

Die Aktie gewährt folgende Rechte:

1. ein **Auskunfts- und Stimmrecht** in der Hauptversammlung,
2. das Recht auf **Dividende**, wenn ein Gewinn ausgeschüttet wird,
3. das **Bezugsrecht** bei Ausgabe junger oder neuer Aktien,
4. einen Anteil am **Liquidationserlös**.

Stellen Sie die verschiedenen Aktienarten dar!

Es gibt folgende Arten:

1. **Inhaberaktien:** Sie können mit allen Rechten durch einfache Übergabe übertragen werden, da sie lediglich auf den Inhaber lauten.
2. **Namensaktien:** Sie können nur durch **Indossament** übertragen werden. Die Übertragung ist der AG mitzuteilen, sie ist bei vinkulierten Namensaktien von der Zustimmung der AG abhängig.
3. **Stammaktien** (gewöhnliche Aktien ohne Vorrechte) und **Vorzugsaktien**, die dem Vorzugsaktionär Vorrechte bei der Gewinnverteilung oder Stimmrechtausübung bieten.

Ferner werden nach dem Gewerbezweig Industrie-, Bankaktien usw. und nach dem Zeitpunkt der Ausgabe alte und junge Aktien unterschieden.

Wodurch wird der Kurswert einer Aktie bestimmt?

Der Kurswert oder der wirkliche Wert einer Aktie wird bestimmt

1. durch den Substanzwert der Aktie (Vermögen der AG, abzüglich Schulden, zuzüglich Rücklagen),
2. durch den Ertragswert, in dem die geschätzte Dividendenhöhe der Zukunft berücksichtigt ist,
3. durch die Wirtschaftslage und durch politische Ereignisse,
4. durch Nachfrage und Angebot an der Börse (Interessentenkäufe und Spekulationen).

Wozu dienen die Rücklagen?

Die **gesetzlichen Rücklagen** (1/20 des Jahresgewinnes muss zurückbehalten werden, bis 10 % des Grundkapitals erreicht sind) und die **freiwilligen Rücklagen**, die beide als Eigenkapital gelten, dienen zum Schutz der Gläubiger. Mögliche Verluste sollen durch die Rücklagen aufgefangen werden. So wird das Unternehmen durch Rücklagen krisensicherer. Demselben Zweck dienen die **stillen Rücklagen**, die durch erhöhte Abschreibungen gebildet werden.

Wie soll eine AG firmieren?

Die Firma soll als Sachfirma dem Gegenstand des Unternehmens entnommen sein. Sie muss den Zusatz „Aktiengesellschaft“ tragen.

Wodurch unterscheidet sich eine Personengesellschaft von einer Kapitalgesellschaft?

Bei der **Personengesellschaft** stehen die Persönlichkeiten der Gesellschafter, bei der Kapitalgesellschaft das Kapital als Sache im Vordergrund. Die Geschäftsführung üben in Personengesellschaften die Position der Gesellschafter aus, die auch mit ihrem Privatvermögen haften; der Erfolg der Gesellschaft liegt damit in erster Linie in der Person der Gesellschafter. In **Kapitalgesellschaften** haben die Gesellschafter nicht immer die Geschäftsführung, sie haften auch nur mit der Einlage. Der Erfolg der Gesellschaft liegt in erster Linie in dem sinnvollen Kapaleinsatz. Kapitalintensive und risikoreiche Handelsunternehmen werden mit Vorliebe als Kapitalgesellschaften, arbeitsintensive Unternehmen als Personengesellschaften betrieben.

Was sind die wichtigsten Wesensmerkmale einer Kommanditgesellschaft auf Aktien (KGaA)?

1. In der KGaA sind Wesenszüge der KG mit denen einer AG verbunden.
2. Die Gesellschafter setzen sich zusammen aus mindestens einem **Komplementär** als Vollhafter und den **Kommanditisten** als Aktionäre.
3. Die Komplementäre bilden den Vorstand, sie haben in der Regel kein Stimmrecht in der Hauptversammlung und sind nicht absetzbar.
4. Die Aktionäre vertreten ihre Interessen in der Hauptversammlung und in dem Aufsichtsrat in gleicher Weise wie in der AG.

Was sind die wichtigsten Wesensmerkmale einer eingetragenen Genossenschaft (eG)?

1. In der Genossenschaft haben sich mindestens 7 Gewerbetreibende (auch juristische Personen) oder Privatleute **zur Förderung ihres Erwerbs oder ihrer Wirtschaft** zusammengeschlossen (Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften).
2. Die Mitgliederzahl ist nicht geschlossen, sie kann sich laufend ändern.
3. Meistens sind die Mitglieder (Genossen) gleichzeitig Kunden der Genossenschaft.
4. Die Genossenschaften dienen als Selbsthilfeeinrichtungen der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit vorwiegend kleiner Gewerbetreibender gegenüber den großen Kapitalgesellschaften.
5. Die Genossenschaft wird tätig durch Organe.

Wie heißen die Organe der Genossenschaft?

Die Organe der Genossenschaft sind

1. der **Vorstand** als ausführendes Organ,
2. der **Aufsichtsrat** als Kontrollorgan und
3. die **Generalversammlung** als beschließendes Organ (Stimmrecht der Genossen nach Köpfen).

3. Unternehmungszusammenschlüsse

Welche Unternehmungszusammenschlüsse gibt es?

Nach dem Grad der wirtschaftlichen und rechtlichen Selbständigkeit des einzelnen Unternehmens gibt es **Kartelle, Konzerne und Trusts**. Von diesen Unternehmungszusammenschlüssen ist die Verschmelzung von mehreren Unternehmen zu einem Unternehmen (Fusion) zu trennen.

Welche Unterschiede bestehen zwischen einem Kartell und einem Konzern?

Ein Kartell ist der vertragliche Zusammenschluss rechtlich selbstständiger Unternehmen eines Wirtschaftszweiges (horizontaler Zusammenschluss) mit dem Ziel der **Wettbewerbsregelung** oder gar der **Marktbeherrschung**. Teile der wirtschaftlichen Selbständigkeit werden durch das einzelne Mitglied aufgegeben.

Ein Konzern ist ein horizontaler oder vertikaler Zusammenschluss von Unternehmen unter einheitlicher Leitung. Die einzelnen Unternehmen behalten ihre rechtliche Selbständigkeit, geben aber die wirtschaftliche Selbständigkeit auf.

Wodurch wird ein Trust gekennzeichnet?

In einem Trust sind mehrere Unternehmen, die ihre wirtschaftliche und manchmal auch ihre rechtliche Selbständigkeit verlieren, unter der einheitlichen Leitung einer Dachgesellschaft zusammengeschlossen. Die wirtschaftliche Verflechtung kann durch Übertragung von Aktien der einzelnen Unternehmen auf die Dachgesellschaft erfolgen.

Welche Aufgaben haben die internationalen Kartelle des Verkehrswesens?

Die **Schiffahrtskonferenzen**, in denen sich die Linienreeder eines Fahrtengebietes zusammengeschlossen haben, regeln durch einheitliche Tarifgestaltung (Preiskartell) und durch Vereinheitlichung der Beförderungsbedingungen (Konditionenkartell) den Wettbewerb untereinander. In einigen Fällen werden auch die Abfahrten und die Transportaufkommen reguliert. Die Konferenzen in Europa werden allerdings spätestens im Oktober 2008 ihre Arbeit einstellen. Wer ihre Aufgaben übernimmt, ist noch nicht geklärt (Stand: Dezember 2007).

Die **IATA** (International Air Transport Association), in der Luftfahrtgesellschaften aus aller Welt zusammengeschlossen sind, übt Preisabsprachen in Kartellform zur Regulierung des Wettbewerbes aus.

Stellen Sie Vorteile, die sich aus Unternehmenszusammenschlüssen ergeben können, dar!

Mögliche Vorteile können sein:

1. Vermeidung eines ruinösen Konkurrenzkampfes,
2. Vermeidung von Überproduktion und Fehlinvestierungen,
3. Finanzierung kostspieliger Forschungsarbeiten,
4. Preissenkung oder -stabilisierung durch Serienproduktion, gemeinsame Rationalisierung und Erfahrungsaustausch.

Welche Gefahren können sich aus Unternehmenszusammenschlüssen ergeben?

Die Gefahren, die aus Unternehmenszusammenschlüssen erwachsen können, liegen in einer Einschränkung des Wettbewerbs. Willkürliche Preissteigerungen können die Folge sein. Außerdem sinkt bei fehlendem Wettbewerb die Bereitschaft zu Investitionen, Rationalisierungsmaßnahmen und Entwicklungsarbeiten; der technische Fortschritt unterbleibt.

Wodurch sucht der Gesetzgeber die Gefahr des Machtmisbrauchs bei Kartellen zu beseitigen?

Nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (Kartellgesetz) sind **Kartelle grundsätzlich verboten**.

Unter bestimmten Voraussetzungen können Konditionen-, Rabatt-, Exportkartelle und andere **anmeldepflichtige** Kartelle oder Krisen-, Rationalisierungskartelle und andere **genehmigungspflichtige Kartelle** zugelassen werden. Unbedingt verboten sind Preiskartelle und damit Preisabsprachen jeder Art. Auch im Rahmen der EU sind Kartelle grundsätzlich verboten.

4. Unternehmung in Zahlungsschwierigkeiten

Durch welche Ursachen können Zahlungsschwierigkeiten entstehen?

Die Ursachen können inner- und außerbetrieblicher Art sein:

1. **innerbetriebliche Ursachen** = fehlerhafte Finanzierung, Organisation, Leitung oder technische Veralterung der Produktionsmittel usw.,
2. **außerbetriebliche Ursachen** = Forderungsausfall, Konjunkturabschwung, Änderung der Konsumgewohnheiten usw.

Durch welche Maßnahmen kann ein Unternehmer Zahlungsschwierigkeiten beseitigen?

Die Maßnahmen sind verschieden und richten sich in ihrer Auswahl nach der Ursache der Schwierigkeiten. Der Unternehmer kann

1. die Kapitalbasis des Betriebes durch Kredite, Erhöhung der Einlagen, Aufnahme von Gesellschaftern u. a. verbessern,
2. die innerbetrieblichen Verlustquellen durch ein brauchbares Rechnungswesen ermitteln und ausschalten (Kostenuntersuchungen, Kontrolle des Personaleinsatzes, Rationalisierung, Modernisierung u. a.),
3. die Produktion oder den Absatz verbessern oder umstellen,
4. einen außergerichtlichen oder gerichtlichen Vergleich anstreben,
5. das Unternehmen als Ganzes verkaufen oder

6. notfalls das Unternehmen oder Teile davon durch Liquidation oder das Insolvenzverfahren auflösen.

Wie wird der außergerichtliche Vergleich (Akkord) durchgeführt?

Der Schuldner wendet sich je nach Situation an alle Gläubiger oder nur an die Hauptgläubiger und bittet um Stundung (*Moratorium*), *Ratenzahlung* oder *Forderungsnachlass*. Die Gläubiger werden zustimmen, wenn durch den Vergleich das Unternehmen und damit ein wichtiger Geschäftspartner gerettet werden kann.

Was soll durch das Insolvenzverfahren erreicht werden?

1. Durch das Insolvenzverfahren soll das Unternehmen wegen *Zahlungsunfähigkeit* (bei juristischen Personen wegen Überschuldung) unter Einschaltung des zuständigen Amtsgerichtes aufgelöst werden.
2. Das noch vorhandene Vermögen soll durch den vom Amtsgericht bestellten *Insolvenzverwalter* verwertet werden, um in gerechten Anteilen an die Insolvenzgläubiger verteilt zu werden.
3. Durch die Abwicklung des Verfahrens nach der Insolvenzordnung von 1994, in Kraft seit 1999, soll die *gerechte Befriedigung* der Masse- und Insolvenzgläubiger gesichert werden.
4. Über eine nach Ende des Verfahrens vorhandene *Restmasse* kann der Schuldner frei verfügen, u.U. das Unternehmen fortführen.
5. Ist der Schuldner eine natürliche Person, so kann er vom Insolvenzgericht von der *Restschuld* befreit werden.

Von wem kann ein Insolvenzverfahren beantragt werden?

Der Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens kann *vom Schuldner* bei dem für ihn zuständigen Insolvenzgericht (Amtsgericht, in dessen Bezirk er seinen Gerichtsstand hat) gestellt werden. Der Antrag kann *von einem Gläubiger* gestellt werden, wenn er ein rechtliches Interesse an der Eröffnung nachweist, z. B. erfolglose Zwangsvollstreckung.

Stellen Sie die Wirkungen bei der Eröffnung des Insolvenzverfahrens auf den Schuldner und den Gläubiger gegenüber!

Wirkungen auf den Schuldner:

1. Das Verwaltungs- und Verfügungsrecht geht auf den Insolvenzverwalter über.
2. Die erteilten Vollmachten erlöschen.
3. Der Schuldner darf nur mit Erlaubnis des Gerichtes seinen Wohnort verlassen.
4. Der Schuldner ist verpflichtet, dem Insolvenzverwalter Auskunft zu geben und ihn bei der Erfüllung seiner Aufgaben unterstützen.

Wirkungen auf den Gläubiger:

1. Der einzelne Gläubiger verliert das Recht auf Zwangsvollstreckung.
2. Der Gläubiger muss seine Forderung beim Insolvenzgericht anmelden.
3. Die Verjährung der Forderung wird unterbrochen.

Wie kann sich ein Verkäufer gegen Forderungsausfall durch Insolvenzverfahren seines Geschäftspartners sichern?

Er kann seine Forderung durch eine Sicherungsübereignung, ein Pfandrecht oder eine Hypothek besonders absichern lassen. Die der Sicherheit dienenden Vermögenswerte werden bei der Feststellung der Insolvenzmasse **abgesondert**. Handelt es sich um eine Warenforderung, so ist Lieferung unter Eigentumsvorbehalt bis zur Bezahlung ratsam, da diese Waren wie alle anderen Güter, die nicht Eigentum des Schuldners sind, aus der Konkursmasse **ausgesondert** werden.

Wann liegt ein Bankrott vor?

Bankrott, der mit Freiheitsstrafe oder mit Geldstrafe bestraft wird, liegt vor, wenn der Gesamtschuldner die Gläubiger vorsätzlich geschädigt hat.



Allgemeiner kaufmännischer Geschäftsverkehr

1. Wareneinkauf

Welche Güter muss ein Speditionsunternehmen einkaufen?	Zur Durchführung seiner wirtschaftlichen Tätigkeiten benötigt der Spediteur Güter der verschiedensten Art: Büro- und Buchhaltungsmaterial, Geschäftsausstattung, Computer, Lager- und Umschlagseinrichtungen, Kraftfahrzeuge, Betriebsstoffe usw.
Wann ist ein Kaufvertrag abgeschlossen?	Ein Kaufvertrag ist dann abgeschlossen, wenn sich Käufer und Verkäufer durch zwei übereinstimmende gegenseitige Willenserklärungen (Antrag und Annahme) über Ware und Preis, Zahlungs- und Lieferungsbedingungen geeinigt haben. (Vgl. A. I.)
In welcher Form kann ein Kaufvertrag abgeschlossen werden?	Da grundsätzlich Formfreiheit besteht, kann der Kaufvertrag ausdrücklich (mündlich oder schriftlich), stillschweigend oder durch schlüssiges Handeln abgeschlossen werden. Eine Ausnahme ist z. B. beim Kauf von Grundstücken gegeben, der der notariellen Beurkundung bedarf.
Welche Pflichten haben die Kaufvertragspartner?	Der Verkäufer als Warenshuldner muss die Ware rechtzeitig und mangelfrei liefern bzw. zur Verfügung stellen und dem Käufer das Eigentum an der Ware verschaffen. Der Käufer hat die ordnungsgemäß gelieferte Ware abzunehmen und den vereinbarten Preis fristgemäß zu bezahlen .
Welche Bedeutung hat der Erfüllungsort im Kaufvertrag?	Der Erfüllungsort (= Leistungsort) ist der Ort, an dem der Schuldner die Leistung (Lieferung oder Zahlung) zu erbringen hat (§ 269 BGB). Er ist Ort des Gerichtsstandes und kann den Gefahren- und Kostenübergang bestimmen. Falls er nicht im Vertrag oder in anderer Weise festgelegt ist, gilt der Wohnsitz bzw. die gewerbliche Niederlassung des Schuldners als gesetzlicher Erfüllungsort.
Erklären Sie Ihrem Auszubildenden den Unterschied zwischen Sach- und Rechtsmangel!	Beim Abschluss des Kaufvertrages wurde vereinbart, dass die Ware in einer bestimmten Beschaffenheit zu liefern ist. Ist dies nicht der Fall, handelt es sich um einen Sachmangel (§§ 433 ff. BGB). Außerdem liegt ein Sachmangel vor, wenn die gelieferte Anzahl nicht korrekt ist oder eine andere Ware geliefert wurde. Aber auch eine vereinbarte Montage, die unsachgemäß durchgeführt wurde, ist ein Sachmangel. Bei einem Rechtsmangel (§ 435 BGB) geht es um die Rechte aus dem Kaufvertrag. So ist eine Ware frei von Rechtsmängeln, wenn Dritte keine Rechte an der Ware haben (z. B. Pfandrecht oder Hypothek) und die Ware keinem Dritten gehört.

Stellen Sie die unterschiedlichen Mängel dar!

Die Mängel werden nach ihrer Erkennbarkeit unterschieden:

- ◆ **Offene Mängel:** sofort erkennbar; Beispiel: zerstörte Verpackung, die zerbrochene Ware erkennen lässt; feuchte Papiersäcke mit Paprikapulver;
- ◆ **Versteckte Mängel:** können erst nach dem Auspacken oder Ausprobieren erkannt werden. Beispiel: beim Öffnen der Säcke Entdecken verschimmelte Ware; beim Auspacken von Kaffeemaschinen Entdecken der fehlenden Glaskannen;
- ◆ **Arglistig verschwiegene Mängel:** nicht sofort erkennbar und vom Verkäufer verschwiegen. Beispiel: automatische Regenschirme, deren Öffnungsautomatik defekt ist. Der Hersteller verschweigt das beim Verkauf.

Sie haben bei der Anlieferung der neuen Büromöbel festgestellt, dass eine Arbeitsplatte einen Riss aufweist. Wie müssen Sie sich als Kaufmann bzw. Kauffrau verhalten, um die Rügefristen einzuhalten?

Nach der genauen Schadensaufnahme muss eine Mängelanzeige, das heißt eine Bekanntmachung des Mangels, an den Verkäufer gegeben werden, um so die vertraglich vereinbarten oder die gesetzlichen Rechte – hier gibt es ein Wahlrecht – wahrzunehmen.

Bei einem offenen Mangel muss sofort gerügt werden (§ 377 HGB). Die Verjährungsfrist bei einem versteckten Mangel beträgt dagegen zwei Jahre, wobei aber auch hier sofort nach Entdeckung der Mangel angezeigt werden muss (§ 438 BGB). Wurde der Mangel arglistig verschwiegen, erlöschen die Ansprüche nach drei Jahren (§ 195 BGB). Ausnahmen sind möglich.

Welche Rechte hat der Käufer aus dem Kaufvertrag beim Vorliegen einer Nicht-Rechtzeitig-Lieferung?

Der Käufer hat wahlweise folgende Rechte (§ 437 f. BGB):

1. **Erfüllung des Vertrages** und gegebenenfalls Schadenersatz,
2. **Verzicht auf Nachlieferung** und Schadenersatz wegen Nichterfüllung,
3. **Rücktritt vom Vertrag** und damit Verzicht auf Schadenersatz.

Welche Rechte hat der Verkäufer aus dem Kaufvertrag beim Annahmeverzug?

Der Verkäufer hat folgende Rechte:

1. **Einlagerung der Ware** auf Kosten und Gefahr des Käufers, Klage auf Abnahme und Kostenerstattung,
2. **Selbsthilfeverkauf** oder Notverkauf bei leicht verderblichen Waren,
3. **Schadenersatz** wegen Nichterfüllung,
4. **Rücktritt** vom Vertrag.

Was kann der Verkäufer vom Käufer, der in Nicht-Rechtzeitig-Zahlung geraten ist, verlangen?

Der Verkäufer kann über seine Geldforderungen hinaus **Verzugszinsen** (5 % nach § 288 BGB und 5 % nach dem HGB) und Erstattung seiner sonstigen Kosten verlangen. Nach dem „Gesetz zur Beschleunigung fälliger Zahlungen“ beträgt der Verzugszins 5 % über dem Basiszins der Bundesbank.

Wann gerät der Käufer in Annahmeverzug?

Der Käufer gerät in **Annahmeverzug**, wenn er die ihm ordnungsgemäß und auch fristgemäß gelieferte Ware nicht annimmt.

Warum sollte der Spediteur über die Einzelheiten des Annahmeverzugs orientiert sein?

1. Der Spediteur muss vermeiden, dass er beim Einkauf von Waren in Annahmeverzug gerät und dass ihm dadurch zusätzliche Kosten entstehen.
2. Im Rahmen der Besorgung oder Selbstdurchführung von Güterversendungen liefert der Spediteur Güter dem Empfänger als Käufer aus. So erfährt er oft als Erster von einem Annahmeverzug des Käufers und kann diesen auf die möglichen Folgen einer Annahmeverweigerung hinweisen.

Was unternimmt der Spediteur, wenn der Empfänger die Annahme einer von ihm zugerollten Sendung verweigert?

Der Spediteur nimmt die Sendung wieder mit und lagert sie gegebenenfalls auf Kosten und Gefahr des Käufers ein. Dann muss er umgehend seinen Kunden, der in der Regel der Verkäufer ist, benachrichtigen und von ihm neue Weisungen einholen. Seine Kosten bekommt der Spediteur vom Auftraggeber oder vom Empfänger erstattet. Notfalls übt er das **Pfandrecht** (s. 5.) aus.

2. Zahlungsverkehr

Wozu dient das Geld?

Das Geld dient als

1. **Tauschmittel** dem Umtausch in jede beliebige Ware oder Dienstleistung,
2. **Wertübertragungsmittel** der Durchführung des Zahlungs- und Kreditverkehrs,
3. **Wertmesser** dem Ausdruck des Warenwertes als Preis und
4. **Werterhaltungsmittel** dem Sparen.

Welche Geldarten gibt es?

Es gibt Bargeld (Münz- und Papiergele), Buchgeld und Geldersatzmittel (Scheck, Wechsel und Kreditkarte).

Was ist unter Kaufkraft des Geldes zu verstehen?

Die Kaufkraft des Geldes sagt etwas aus über den Wert des Geldes, d. h. über die Warenmenge, die für eine bestimmte Geldsumme zu kaufen ist.

Wovon hängt die Kaufkraft ab?

Die Kaufkraft hängt ab vom Verhältnis von Geld- und Warenangebot unter Berücksichtigung der Umlaufgeschwindigkeit des Geldes.

Welche Zahlungsarten kann der Kaufmann zum Ausgleich eines Rechnungsbetrages wählen?

Der Kaufmann kann folgende Arten wählen:

1. **Barzahlung** = persönlich, durch Boten, Postanweisung (Nachnahme und Postauftrag) oder Wertbrief,
2. **halbbare Zahlung** = Zahlkarte, Barscheck, Bareinzahlung auf ein Konto,
3. **unbare Zahlung** = Überweisung, Verrechnungsscheck, Wechsel, Kreditkarte, elektronischer Zahlungsverkehr, wenn Banken miteinander verbunden sind, z. B. Target-System im EU-Raum, Swift-System weltweit oder EDIFACT u. a.

Welche Gironetze gibt es?

Es werden die Gironetze der Landeszentralbanken, der Großbanken, der Sparkassen, der Kreditgenossenschaften und der Postgiroämter unterschieden.

Welche Bedeutung haben die Gironetze?

Die **Gironetze** dienen der Abwicklung des Zahlungsverkehrs zwischen Konteninhabern verschiedener Geldinstitute. Die Überweisung wird von der Bank des Zahlenden an eine Girozentrale, von dort an eine andere Girozentrale oder an das Geldinstitut des Zahlungsempfängers direkt weitergeleitet. So können alle Zahlungen im Bundesgebiet ohne Rücksicht auf Wohnort und Bankverbindung des Zahlenden oder des Zahlungsempfängers schnell und sicher durchgeführt werden.

Wie wird eine Zahlung gegen Scheck durchgeführt?

Der Schuldner (Aussteller) stellt den Scheck aus und übergibt ihn seinem Gläubiger (Schecknehmer). Durch diesen Scheck **wird das Geldinstitut (Bezogener) angewiesen**, bei Sicht (Vorlegungsfrist 8 Tage nach Ausstellung) den genannten Betrag aus dem Guthaben des Ausstellers zu zahlen. Das Geldinstitut zahlt bei Vorlage gegen Einzug des Schecks den Betrag bar aus (Barscheck) oder schreibt ihn dem Konto des Inhabers gut (Verrechnungsscheck). Der Inhaber kann sich den Weg zum Bezogenen sparen, wenn er den Scheck seinem Geldinstitut zum Einzug übergibt.

Welche Bestandteile muss ein Scheck enthalten?

Nach dem Scheckgesetz von 1933 muss ein Scheck folgende Bestandteile haben:

1. das Wort „**Scheck**“ (beim Fehlen dieses Wortes liegt eine „kaufmännische Anweisung“ vor),
2. das **bezogene Geldinstitut**, das zahlen soll,
3. die **unbedingte Anweisung**, eine bestimmte Summe zu zahlen,
4. den **Zahlungsort**,
5. **Ort und Datum der Ausstellung**,
6. **Unterschrift des Ausstellers**.

Zur Vereinfachung des Scheckverkehrs werden einheitliche Scheckformulare benutzt, die zur Erleichterung der Zahlungsdurchführung die kaufmännischen Bestandteile zusätzlich enthalten (Scheck-, Kontonummer, Bankleitzahl, Wiederholung des Scheckbetrages, Guthabeklausel, Name des Empfängers).

Warum erkennen die Geldinstitute die Schecks nicht an, in denen die Überbringerklausel gestrichen ist?

Durch die Überbringerklausel umgehen die Geldinstitute die Pflicht, die Legitimation desjenigen zu prüfen, der ihnen den Scheck zum Einzug vorlegt. Diese Prüfung würde den Scheckverkehr bei den Banken erheblich erschweren und mit zusätzlichen Kosten belasten.

Wann ist ein vordatierter Scheck fällig?

Ein vordatierter Scheck ist – wie jeder andere Scheck – bei Sicht, also bei Vorlage, fällig. Der Scheck ist kein Kreditmittel.

Welche Gefahren liegen in der Verwendung des Schecks im Zahlungsverkehr?

Der Aussteller trägt nach den Geschäftsbedingungen der Geldinstitute alle Gefahren, die sich aus dem Verlust, der missbräuchlichen Verwendung und der Fälschung von Schecks ergeben; die Geldinstitute haften nur für eine Verletzung ihrer **Sorgfaltspflicht**.

Der Gläubiger läuft Gefahr, einen Scheck anzunehmen, der nicht gedeckt ist; deshalb zieht der Spediteur Warenannahmen tunlichst nicht durch Scheck ein. Nach Ablauf der Vorlegungsfrist ist das Geldinstitut nicht mehr zur Einlösung des Schecks verpflichtet.

Wie wird die Eurocheque-Karte verwendet?

Die **EC-Scheckkarte** ermöglicht die Abhebung begrenzter Geldbeträge durch die Nutzung der Geldautomaten, die von den Banken aufgestellt worden sind. Außerdem wird diese Karte in vielen Geschäften als Zahlungsmittel anerkannt.

Wer stellt Kreditkarten aus, und wie wird die Zahlung gegen Kreditkarte durchgeführt?

Kreditkarten werden durch Banken, Sparkassen oder Kreditkartenunternehmen (American Express, Visa, Diners Club u. a.) ausgegeben. – Der Inhaber einer Kreditkarte kann bei einer angeschlossenen Firma Leistungen ohne Barzahlung in Anspruch nehmen; er zahlt durch Vorlage seiner Karte. Das Kreditkartenunternehmen verrechnet diese Leistung und belastet das Konto des Karteninhabers mit diesem Betrag. Einzelheiten werden zwischen den Beteiligten vertraglich geregelt.

Wie wird eine Zahlung gegen Wechsel durchgeführt?

1. Im **gezogenen Wechsel (Tratte)** fordert der Aussteller (Gläubiger) den Bezogenen (Schuldner) auf, an einem bestimmten Tag (Verfalltag) eine bestimmte Summe zu zahlen (**Zahlungsaufforderung**). Der Aussteller gibt den Wechsel zur Annahme (Akzept) weiter, zu der sich der Bezogene vertraglich (Kauf- oder Kreditvertrag) verpflichtet hat. Erst durch sein Akzept wird der Bezogene (Akzeptant) zum Wechselschuldner und so zur Zahlung der genannten Wechselsumme am Verfalltag verpflichtet. Der Akzeptant gibt den Wechsel an den Aussteller zurück, der ihn zur Abdeckung von Verbindlichkeiten weitergeben oder dem Bezogenen am Verfalltag zur Einlösung vorlegen kann.
2. Im **eigenen Wechsel (Solawechsel)** verspricht der Aussteller die Zahlung der Wechselsumme am Verfalltag (**Zahlungsversprechen**). Der Aussteller als Wechselschuldner übergibt den Wechsel dem Gläubiger oder dem Nehmer (Remittent), der ihn dem Aussteller am Verfalltag zur Einlösung vorlegt. Beim Solawechsel entfällt das Akzept.

Welche Bestandteile muss ein gezogener Wechsel enthalten?

Nach dem Wechselgesetz von 1933 muss ein Wechsel folgende Bestandteile enthalten:

1. das Wort „**Wechsel**“,
2. die **Wechselsumme**,
3. den Namen des **Bezogenen (Trassat)**, der beim Sola-wechsel entfällt,
4. den Namen des **Wechselnehmers (Remittent)**,

5. den ***Verfalltag***,
6. den ***Zahlungsort***,
7. den ***Ort und das Datum der Ausstellung***,
8. die ***Unterschrift des Ausstellers (Trassant)***.

Zur Vereinfachung des Wechselverkehrs werden einheitliche Wechselformulare verwendet, die zusätzlich die kaufmännischen Bestandteile enthalten (Bankleitzahl, Wiederholung des Zahlungsortes, des Verfalltages und der Wechselsumme, Zahlstellenvermerk usw.).

Wie kann der Inhaber seinen Wechsel verwenden?

1. Er kann den Wechsel aufbewahren und am Verfalltag vorlegen.
2. Er kann ihn weitergeben, um Schulden abzudecken.
3. Er kann ihn einem Kreditinstitut zum Inkasso, vor Verfall zur Verpfändung oder zum Diskont einreichen.

Wie wird ein Wechsel weitergegeben?

Ein Wechsel wird durch ***Indossament*** und ***Übergabe*** weitergegeben.

Welche Wirkungen hat das Indossament?

1. Durch das Indossament tritt der Weitergebende (Indossant) alle Rechte aus dem Wechsel an den Empfänger (Indossatar) ab (***Transportfunktion***).
2. Der Indossant haftet durch seine Unterschrift für die Einlösung des Wechsels (***Garantiefunktion***).
3. Der Inhaber kann sich durch das Indossament als Wechselberechtigter ausweisen (***Legitimationsfunktion***).

Was muss der Inhaber eines Wechsels unternehmen, wenn ein ordnungsgemäßer Wechsel am Verfallstag nicht eingelöst wird?

Er muss Protest erheben und die Vormänner benachrichtigen (***Notifikation***). Erst dann kann er auf den Aussteller oder einen Vormann zurückgreifen (***Regress***). Ohne Protest keinen Regress!

Warum eignet sich der Wechsel gut zur Forderungsabsicherung?

Der Wechsel eignet sich gut zur Forderungsabsicherung wegen der ***Wechselstrenge***, d. h. wegen der strengen Formvorschriften, der Haftung der am Wechsel Beteiligten und wegen der schnellen Durchführung des Wechselprozesses. Außerdem ist er leicht auszustellen und vom Gläubiger leicht aufzubewahren.

3. Einzug von Forderungen

Warum muss der Kaufmann auf den termingerechten Eingang seiner Forderungen achten?

Durch den nicht termingerechten Forderungseingang werden dem Betrieb flüssige Mittel entzogen, die unter Umständen durch Aufnahme von teuren Bankkrediten ersetzt werden müssen. Außerdem können Forderungen verjähren.

Wie kann sich ein Kaufmann gegen Forderungsausfall schützen?

Der Kaufmann kann sich gegen **Forderungsausfall** durch Einholen von Auskünften über Kreditfähigkeit und Kreditwürdigkeit sichern. Auch kann er sich durch eine dingliche Sicherheit, durch eine Bürgschaft, durch ein Wechselakzept, durch Vorauszahlung oder durch Factoring schützen.

Wo kann ein Kaufmann Auskünfte einholen?

Auskünfte können eingeholt werden von Geschäftsfreunden, direkt vom Kunden, von einer Bank, wenn sie durch den Kunden dazu ermächtigt wird, aus den öffentlichen Registern (Handels-, Schiffs-, Güterrechtsregister, Grundbuch) und von Auskunfteien.

Durch welche Maßnahmen kann ein säumiger Schuldner zur Zahlung veranlasst werden?

Der Schuldner kann durch das **kaufmännische** oder das **gerichtliche Mahnverfahren** zur Zahlung veranlasst werden. Im kaufmännischen Mahnverfahren bestimmen die Gründe und die Verhaltensweise des Schuldners die Art und den Ton der Mahnung. Die Mahnung kann erfolgen mündlich oder schriftlich, durch Versand eines Kontoauszuges, einer Rechnungskopie, eines Mahnbriefes, durch die Post (Postauftrag, Postnachnahme) oder durch ein Inkassounternehmen (Factoring).

Bleiben diese Maßnahmen ohne Erfolg, leitet der Gläubiger das gerichtliche **Mahnverfahren** ein. Dazu stellt er bei seinem Amtsgericht Antrag auf Erlass eines **Mahnbescheides**. Der Gläubiger kann auch in einem Zivilprozess Klage beim Amtsgericht (Streitwert bis 1.500 EUR) oder beim Landgericht des Schuldners erheben.

Warum versucht der Kaufmann, die Einschaltung der Gerichte beim Zahlungseinzug zu vermeiden?

Durch Ausschaltung der Gerichte wird eine starke Belastung der Geschäftsbeziehungen zum Kunden vermieden. Außerdem werden Zeit und Kosten gespart.

Die Zahl der **Insolvenzen**, die durch Zahlungsverzug eintreten, soll durch das „Gesetz zur Beschleunigung fälliger Zahlungen“ verringert werden; danach tritt Verzug bereits 30 Tage nach Zugang der Rechnung ein.

Wie wird das gerichtliche Mahnverfahren durchgeführt?

Der Antragsteller (Gläubiger) reicht bei seinem Amtsgericht den **Mahnbescheid** ein. Durch Zustellen des Bescheides mahnt das Gericht den Antragsgegner (Schuldner). Erhebt dieser binnen 2 Wochen **Widerspruch**, wird sein Amtsgericht zuständig. Es setzt dem Antragsteller eine 14-tägige Frist zur Anspruchsgrundierung. Dann kommt es in der **mündlichen Verhandlung** zum Urteil. Unternimmt der Schuldner nichts, wird ihm auf Antrag durch das Amtsgericht der **Vollstreckungsbescheid** zugestellt. Dagegen kann er binnen 14 Tagen Einspruch erheben, der dann in der mündlichen Verhandlung zum Urteil führt. Auf Grund des Urteils oder des Vollstreckungsbescheides erfolgen **Pfändung** und dann die **Verwertung des Pfandes**.

Was bedeutet das Verjährchen von Forderungen?

Geldforderungen und sonstige Ansprüche werden durch den Zeitablauf kraftlos, d. h., der Schuldner erwirbt die **Einrede der Verjährung** für den Fall, dass der Gläubiger die verjahrte Forderung eintreiben will. Die Forderung ist nicht mehr einklagbar, wenn der Schuldner auf die Verjährung hinweist.

4. Kreditverkehr

Welche grundlegenden Möglichkeiten der Kapitalbeschaffung bieten sich einem Unternehmen?

Nach den Quellen des Kapitals lassen sich folgende Arten der Kapitalbeschaffung (Finanzierung) unterscheiden:

- die **Innenfinanzierung** (Selbstfinanzierung) durch im Betrieb erwirtschaftete, nicht entnommene Mittel (z. B. Abschreibungen, offene, stille Rücklagen),
- die **Außenfinanzierung** durch Mittelzufluss von außen (z. B. Beteiligungs- und Einlagenfinanzierung zur Erhöhung des Kapitals, Kredite jeder Art),
- die **Eigenfinanzierung** durch Verzicht auf Gewinnentnahme, durch Abschreibungen, Beteiligung und Einlagen (also Innenfinanzierung und Außenfinanzierung ohne Fremdfinanzierung durch Kredite).

Welche besonderen Möglichkeiten der Finanzierung bieten sich an?

Besondere Finanzierungsmöglichkeiten bieten sich an durch

1. **Leasing:** Vermietung oder Verpachtung von Anlagen, Fahrzeugen u. a.,
2. **Factoring:** Verkauf von Kundenforderungen,
3. **Langfristige Darlehen** oder Zinszuschüsse der öffentlichen Hand (Subventionen),
4. **Kapitalbeteiligungsgesellschaften.**

Warum ist eine Selbstfinanzierung einer Fremdfinanzierung vorzuziehen?

Bei einer **Selbstfinanzierung** entfallen Belastungen durch Zinsen und Tilgung sowie eine Beeinflussung der Geschäftsführung durch **Kreditgeber**; die **Kreditwürdigkeit** wird durch die **Eigenkapitalerhöhung** verbessert. Das Unternehmen hat die freie Verfügung über das Kapital, es bleibt vom Kapitalmarkt unabhängig.

Weshalb muss ein Unternehmen Kredite aufnehmen?

Ein Unternehmen braucht **Kredite**, weil das verfügbare Eigenkapital oft nicht zur Deckung des Finanzierungsbedarfes ausreicht. Die Kredite werden zur **Finanzierung von Anlagevermögen** (Geschäfts-, Lagerhäuser, Fuhrpark usw.), aber auch zur **Finanzierung des Umlaufvermögens** aufgenommen. Beim Umlaufvermögen ergeben sich häufig Liquiditätsengpässe durch schleppenden Zahlungseingang oder durch hohe, plötzlich auftretende Barauslagen (Zollabgaben, Frachten, Steuern usw.).

Von wem kann ein Unternehmen Kredite erhalten?

Kredite kann ein Unternehmen erhalten:

1. von den Banken, die als Kreditinstitute tätig sind,
2. von Lieferanten oder sonstigen Gläubigern durch Einräumung von Zahlungszielen und von anderen Kaufleuten,
3. von der öffentlichen Hand, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind (Subventionen),
4. über den Kapitalmarkt bzw. über die Börse durch Emissionen von Aktien oder Schuldverschreibungen.

Welche Aufgaben haben die Banken?

Die wichtigsten Aufgaben der Banken sind folgende:

1. Durchführung des nationalen und internationalen **Zahlungsverkehrs** (einschließlich Inkasso und Zahlungssicherungen),
2. Hergabe von Krediten gegen entsprechende Sicherheiten (**Kreditverkehr**),
3. Durchführung des Wertpapiergeschäfts (**Kapitalverkehr**).

Welche Kreditarten werden nach der Sicherung unterschieden?

Es werden folgende Arten unterschieden:

1. **Personalkredite**, die ohne besondere Sicherheit auf den Ruf des Kreditnehmers gewährt werden,
2. **Aval- oder Bürgschaftskredite**, die als verstärkte Personalkredite auf die Bürgschaft eines Dritten hin gegeben werden,
3. **Real- oder Sachkredite**, für die der Kreditnehmer eine besondere Sicherheit in der Form von Vermögenswerten stellt.

In welcher Form kann ein Kreditnehmer einer Bank Vermögenswerte als Sicherheit stellen?

Vermögenswerte können in folgender Form als Sicherheit gestellt werden:

1. **Sicherungsübereignung** von Anlagewerten und Waren,
2. **Verpfändung** von Waren und Wertpapieren,
3. **Zession** als Abtretung von Forderungen,
4. **Hypothek** und Grundschuld, durch die Rechte an Grundstücken im Grundbuch eingetragen werden.

Welchen Vorzug bietet der Kontokorrentkredit?

Der Vorzug dieses Kredites liegt in der Möglichkeit, das Konto über das Guthaben hinaus bis zur vereinbarten **Kredit Höchstsumme (Kreditlinie)** jederzeit und ohne Formalitäten in Anspruch nehmen zu können.

Was ist unter einer Bürgschaft zu verstehen?

Die **Bürgschaft** dient der **Kreditsicherung**. Der **Bürge** garantiert die Rückzahlung des Kredites durch den Kreditnehmer.

Wodurch unterscheidet sich die Ausfallbürgschaft von der selbstschuldnerischen Bürgschaft?

Bei der **Ausfallbürgschaft** kann der Bürge verlangen, dass sich der Kreditgeber wegen seiner Forderung zuerst an den Kreditnehmer – notfalls unter Einschaltung der Gerichte – wendet. Erst dann ist der Bürge zur Zahlung verpflichtet; er hat die **Einrede der Vorausklage**.

Bei der **selbstschuldnerischen Bürgschaft** hat der Bürge dieses Recht nicht. Er muss nach Aufforderung den fälligen Kredit für den Kreditnehmer zurückzahlen.

Wodurch unterscheidet sich die Sicherungsübereignung von der Verpfändung?

Bei der **Sicherungsübereignung** wird dem Kreditgeber das Eigentum an der Sache übertragen, während die Sache im Besitz und in der Regel auch im Gebrauch des Kreditnehmers bleibt. Übereignet werden Maschinen, Fahrzeuge und Waren.

Bei der **Verpfändung** wird die Sache dem Kreditgeber, der das Pfandrecht bekommt, zum Besitz übergeben, während der Kreditnehmer Eigentümer bleibt. Verpfändet werden vorwiegend Dinge, die sich als Faustpfand eignen, also Wertpapiere, Edelmetalle, Schmuck, aber auch Waren.

Welche Wirkung hat eine Forderungsabtretung (Zession)?

Der neue Gläubiger bekommt das Recht, die abgetretene Forderung einzuziehen oder nach eigenem Ermessen darüber zu verfügen. Er muss sich allerdings *alle Einwendungen entgegenhalten lassen, die gegen den ursprünglichen Gläubiger geltend gemacht werden können* (z. B. bereits teilweise erbrachte Leistung, Mängelrüge).

Was ist unter einem Diskontkredit zu verstehen?

Bei einem Diskontkredit kauft eine Bank einen bankfähigen Wechsel vor Verfall auf und zahlt nach Abzug von Diskont und Provision den **Barwert** sofort aus. Die Bank gewährt also dem Berechtigten einen Kredit gegen den Wechsel im Vertrauen darauf, dass sie wegen der Wechselstrengte die Zahlung am Verfalltag vom Bezogenen erwarten darf. Außerdem haften für den Wechsel der Einreicher und die anderen am Wechsel Beteiligten.

Wie wird ein Akzeptkredit abgewickelt?

Der Kreditnehmer wird durch den mit der Bank geschlossenen Kreditvertrag berechtigt, auf diese einen **Wechsel** zu ziehen, der von ihr gegen Sicherheitsleistung akzeptiert wird. Dieser Wechsel kann durch den Kreditnehmer diskontiert oder als erstklassiges Zahlungsmittel weitergegeben werden. Der Wechselfaussteller muss sich der Bank gegenüber verpflichten, den Wechselbetrag spätestens einen Tag vor Verfall bereitzustellen.

Was ist unter einem Lombardkredit zu verstehen?

Unter einem **Lombardkredit** ist ein kurzfristiger Kredit zu verstehen, der gegen die **Verpfändung** (Einigung und Übergabe) von Waren oder Wertpapieren gewährt wird. Die Höhe des Beleihungssatzes richtet sich nach der Art des Pfandes unter Beachtung von Qualität, Preisschwankungen und Verwertbarkeit.

Was ist unter einem Rembourskredit zu verstehen?

Bei dem **Rembourskredit** wird auf schwimmende Ware ein Kredit gegen Übergabe der Verschiffungsdokumente und gegen einen Wechsel gewährt. Die Bank des Importeurs akzeptiert eine auf sie vom Exporteur gezogene Tratte und erhält dafür die Verschiffungsdokumente. Das Akzept kann diskontiert oder am Verfalltag der Remboursbank zur Zahlung vorgelegt werden. Das Remboursgeschäft dient der Kreditgewährung bei gleichzeitiger Zahlungssicherung im Außenhandel.

Worin liegt die Kreditsicherheit bei einer Hypothek?

Die Sicherheit liegt für den Gläubiger darin, dass

1. die Hypothek als Pfandrecht zur Sicherung einer Forderung an einem Grundstück im Grundbuch eingetragen ist (**dingliche Sicherung**),
2. der Kreditnehmer zusätzlich mit seinem gesamten Vermögen persönlich haftet (**persönliche Haftung**).

Wodurch unterscheidet sich die Grundschrift von der Hypothek?

Im Gegensatz zur Hypothek muss bei der **Grundschrift** ein Schuldverhältnis nicht unbedingt bestehen. Außerdem haftet der Gläubiger nicht persönlich.

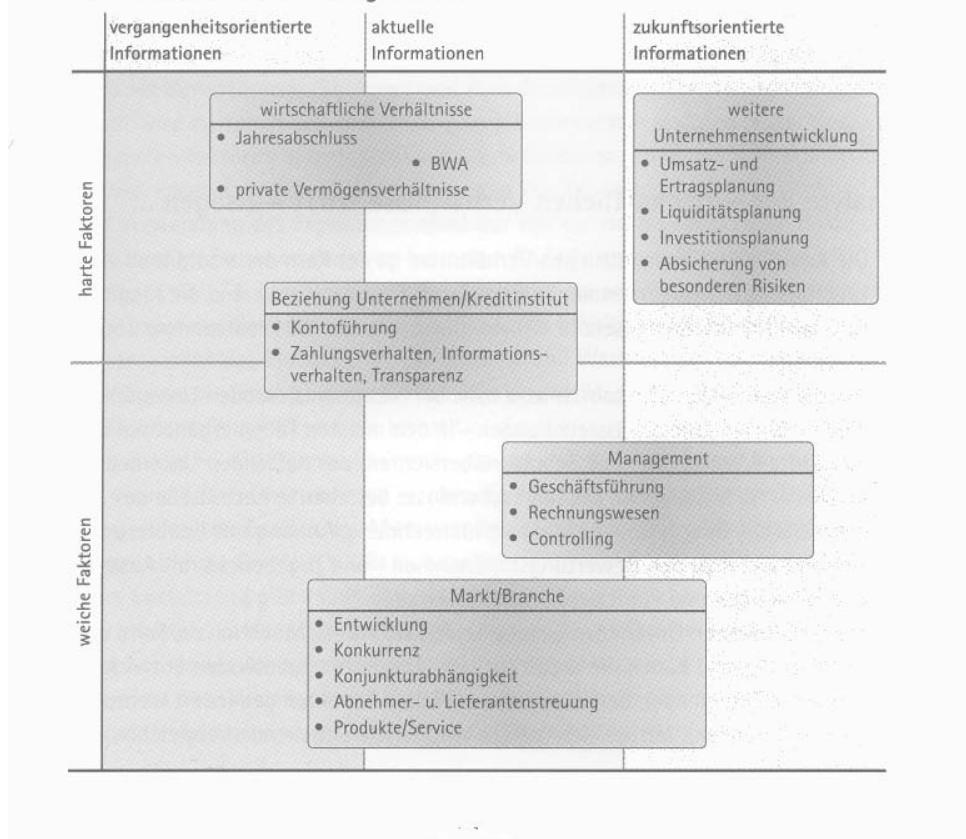
Erklären Sie den Begriff „Rating“!

Der Ursprung des Wortes liegt in dem englischen Wort „to rate“ und bedeutet soviel wie, jemanden einschätzen, beurteilen. In der heutigen Zeit wird ein „Rating“ bei der Vergabe von Krediten durch Kreditinstitute verlangt.

Es gibt zwei Bedeutungen:

- ◆ Rating ist zum einen der Vorgang der Beurteilung der zu erwartenden, wirtschaftlichen Fähigkeit des Kreditnehmers, seinen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen. Hierzu wird eine objektive, ganzheitliche Bestandsaufnahme in verschiedenen Bereichen des Unternehmens bezüglich der geschäftlichen Situation, der Finanzlage und der Zukunftserwartungen durchgeführt. Durch ein derartiges, regelmäßiges Rating sollen Fehlentwicklungen aufgedeckt und durch entsprechendes Handeln korrigiert werden.
- ◆ Zum anderen werden die Ergebnisse des Prüfungsprozesses, die die Kreditwürdigkeit widerspiegeln, werden auch als Rating bezeichnet. Ist das Rating positiv, gilt auch die Kreditwürdigkeit des Schuldners als positiv, was wiederum einen niedrigeren Zinssatz zur Folge hat. Ist die Bonität des Kreditnehmers schlecht, so wird der Zins durch einen Risikoaufschlag höher sein.

Abb. Nr. 1: Übersicht über Ratingkriterien



Quelle: Rating für den Mittelstand, DIHK, August 2003, SR 471

A large, white, stylized letter 'C' is centered on a light gray rectangular background.

EINZELNE SPEDITIONSZWEIGE

Lkw-Spedition

1. Güterverkehr mit dem Lkw

Durch welches Gesetz wird der Güterverkehr auf der Straße geregelt?

Der Straßengüterverkehr mit dem Lkw wird durch das „**Güterkraftverkehrsgesetz“ (GüKG)** vom 17. Oktober 1952 geregelt. Das GüKG gilt in neuester Fassung ab 1. Juli 1998 (letzte Änderung eines Artikels am 15.12.2001). Es gilt für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, die ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 Tonnen haben. Die Kraftwagenspediteure arbeiten, neben dem GüKG, auch mit den ADSp. Treten sie als Frachtführer auf, so haften sie nach HGB.

Für den Güterkraftverkehr gelten außerdem innerstaatliche und gemeinschaftliche Rechtsvorschriften der Europäischen Union (EU).

Benennen Sie die einzelnen Abschnitte des GüKG!

Das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) setzt sich aus sechs Abschnitten zusammen:

1. Abschnitt: Allgemeine Vorschriften (Begriffsbestimmungen, Ausnahmen,
2. Abschnitt: Gewerblicher Güterverkehr (Erlaubnispflicht, Berufsgenossenschaft, Gemeinschaftslizenz, grenzüberschreitender Güterkraftverkehr durch Gebietsfremde, Einsatz von ordnungsgemäß beschäftigtem Fahrpersonal u. a.)
3. Abschnitt: Werkverkehr
4. Abschnitt: Bundesamt für Güterverkehr
5. Abschnitt: Überwachung, Bußgeldvorschriften
6. Abschnitt: Gebühren und Auslagen, Ermächtigungen, Übergangsregelungen.

Für welche Güterbeförderungen wird das GüKG nicht angewendet?

Die Vorschriften finden keine Anwendung u. a. auf die Beförderung,

- ◆ die gelegentlich, nicht gewerbsmäßig durch Vereine für ihre Mitglieder oder für gemeinnützige Zwecke durchgeführt wird,
- ◆ durch Körperschaften, Anstalten des öffentlichen Rechts im Rahmen ihrer öffentlichen Aufgaben,
- ◆ von beschädigten Fahrzeugen,
- ◆ von Medikamenten, von Hilfsgütern in dringenden Notfällen,
- ◆ von Milch, -erzeugnissen im Molkereiverkehr u. ä.,
- ◆ von landwirtschaftlichen Bedarfsgütern und Produkten für eigene Zwecke und für Betriebe dieser Art.

Welche verkehrs-politischen Ziele verfolgt der Gesetzgeber durch das GüKG?

Erklären Sie die Begriffe „Kabotage“, „Kabotageverbot“ und „Kabotagefreiheit“!

Welche Formen des Güterkraftverkehrs werden nach dem GüKG unterschieden?

Für welche Fracht-verträge gelten die „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Güterkraftverkehrs- und Logistik-unternehmer“ (VBGL)?

Was enthalten diese „Allgemeinen Vertragsbedingungen“?

„Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung hat die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass die **Wettbewerbsbedingungen** der Verkehrsträger angeglichen werden und dass durch einen lauteren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle **Aufgabenteilung** ermöglicht wird.“

Kabotage im Güterverkehr ist das Beförderungsrecht, das innerhalb des Staates ausschließlich den Bewohnern dieses Staates vorbehalten ist; alle inländischen Beförderungen, bei denen die Belade- und die Entladestelle innerhalb der Staatsgrenzen liegen, dürfen nur von inländischen Transportunternehmen durchgeführt werden.

Im Güterkraftverkehr der EU-Staaten untereinander besteht ab 1. Juli 1998 **Kabotagefreiheit**. Ein **Kabotageverbot** besteht weiterhin für Transportunternehmen, die ihren Sitz außerhalb der EU haben.

Für die neu beigetretenen EU-Länder Polen, Tschechische Republik, Ungarn, Slowakische Republik, Estland, Lettland und Litauen gilt das Kabotageverbot für zwei bis drei Jahre. Sollte es der Transportmarkt erforderlich machen, kann das Kabotageverbot auf fünf Jahre verlängert werden. Für Malta, Slowenien und Zypern wurde eine sofortige **Kabotagefreiheit** vereinbart.

Es werden unterschieden:

1. **Gewerblicher Güterkraftverkehr:** Die „geschäftsmäßige oder entgeltliche Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen“ ist erlaubnispflichtig.
2. **Werkverkehr:** Der „Güterkraftverkehr für eigene Zwecke eines Unternehmens“ ist erlaubnisfrei.
3. **Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr:** Gewerblicher Güterkraftverkehr über die nationale und über die EU-Grenze kann nur mit Zulassungsurkunde betrieben werden.

Diese **Allgemeinen Vertragsbedingungen (VBGL)** sind entwickelt worden vom „Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Frankfurt/M. Sie gelten für Frachtverträge gemäß §§ 407 – 449 und §§ 452 – 452d HGB (multimodaler Verkehr) für den gewerblichen Straßengüterverkehr, zusätzlich werden sie beim **Selbst-eintritt** des Spediteurs gemäß § 458 HGB angewendet. Sie gelten auch für logistische Dienstleistungen, die mit der Beförderung oder Lagerung im Zusammenhang stehen, aber nicht speditiönsüblich sind (z. B. Aufbügeln von Konfektion, Montage von Teilen, Veränderung des Gutes). Sie gelten nicht für reine Verpackungsarbeiten und die Beförderung oder Lagerung von Umzugsgut. – Vereinbart werden grundsätzlich die VBGL oder die ADSp.

Diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Güterkraftverkehrs enthalten Vorschriften über:

- § 1 Geltungsbereich,
- § 2 Informationspflichten des Auftraggebers, Fahrzeuggestellung,

- § 3 Übergabe des Gutes,
- § 4 Frachtbrief/Begleitpapier,
- § 5 Verladen und Entladen,
- § 6 Rechte des Frachtführers bei Nichteinhaltung,
- § 7 Gefährliches Gut,
- § 8 Quittung,
- § 9 Verzug, Aufrechnung,
- § 10 Haftung und Versicherung,
- § 11 Nachnahme,
- § 12 Pfandrecht,
- § 13 Lohnfuhrvertrag,
- § 14 Paletten,
- § 15 Entsorgungstransporte,
- § 16-19 Erfüllungsort, Gerichtsstand, Anwendbares Recht, Salvatorische Klausel.

Welche persönlichen Voraussetzungen muss ein Unternehmer erfüllen, um Gütertransporte mit dem Lkw in Deutschland und in der EU durchführen zu dürfen?

Ein Unternehmer, der Güterkraftverkehr in der EU betreiben will, muss bestimmte **persönliche, subjektive Bedingungen für den Berufszugang** erfüllen. Diese Zulassungsvoraussetzungen sind im § 3 GüKG und in der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr vorgeschrieben. – Die Berufszugangsbedingungen sind erfüllt, wenn

1. der Unternehmer **und** die für die Führung der Geschäfte bestellte Person zuverlässig sind (**Zuverlässigkeit**),
2. die **finanzielle Leistungsfähigkeit** des Unternehmens gewährleistet ist,
3. der Unternehmer **oder** die für die Führung der Geschäfte bestellte Person fachlich geeignet ist (**fachliche Eignung**).

Die Erfüllung der Voraussetzungen wird von der zuständigen Zulassungsbehörde geprüft. Auf Antrag stellt sie eine Bescheinigung über die Erfüllung aller oder einzelner Bedingungen aus. Die Gültigkeitsdauer der Erlaubnis beträgt zunächst fünf Jahre, nach erneuter Prüfung unbegrenzt.

Wann ist die Bedingung der „Zuverlässigkeit“ gegeben?

Die **persönliche Zuverlässigkeit** ist gegeben, wenn die Person Gewähr bietet, dass der Betrieb nach den gesetzlichen Bestimmungen geführt wird und die Allgemeinheit durch den Betrieb vor Schäden und Gefahren bewahrt bleibt.

Die Zulassungsstelle prüft bei Personengesellschaften alle Gesellschafter (Komplementäre und Kommanditisten), bei juristischen Personen den oder die gesetzlichen Vertreter. Eingeolt werden Auskünfte aus dem Verkehrsregister und dem Gewerbezentralsregister, außerdem muss ein Führungszeugnis vorgelegt werden.

Die Zuverlässigkeit ist nicht gegeben bei schweren Verstößen gegen strafrechtliche Vorschriften, aber auch gegen arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften, bei Verstößen gegen Verkehrssicherheit, Steuerrecht usw. (Berufszugangs-Verordnung zum GüKG).

Wann ist die Bedingung „finanzielle Leistungsfähigkeit“ gegeben?

Die finanzielle Leistungsfähigkeit ist gegeben, wenn „die zur Aufnahme und ordnungsgemäßen, insbesondere verkehrssicheren Führung des Betriebes erforderlichen finanziellen Mittel verfügbar sind“.

Der Nachweis kann durch einen Prüfungsbericht eines Steuerberaters, Wirtschaftsprüfers, durch eine Bankbürgschaft usw. erbracht werden. Zu prüfen sind das Betriebskapital, verfügbare Finanzmittel und Vermögenswerte u. a. Die finanzielle Leistungsfähigkeit ist nicht gegeben, wenn erhebliche Rückstände an Steuern oder Sozialversicherungsbeiträgen bestehen, wenn das Eigenkapital und die Reserven einen Mindestbetrag je Fahrzeug unterschreiten, nach EU-Zugangsbedingungen 9.000 EUR für das erste Fahrzeug, 5.000 EUR für jedes weitere Fahrzeug bzw. 14.000 EUR für den ersten Lastzug und 10.000 EUR für jeden weiteren.

Wann ist die Bedingung der „fachlichen Eignung“ gegeben?

Die **fachliche Eignung** ist gegeben, wenn die Person (der Unternehmer oder der zur Führung der Geschäfte bestellte Geschäftsführer) die erforderlichen Kenntnisse nachweist, die zur ordnungsgemäßen Führung eines Güterkraftverkehrsunternehmens erforderlich sind.

Der Nachweis kann u. a. durch die Handelskammerprüfung zum Speditionskaufmann, durch Bescheinigung einer mindestens fünfjährigen leitenden Tätigkeit in einem Güterkraftverkehrs- oder Speditionsunternehmen erbracht werden.

Nachzuweisen sind güterkraftverkehrsbezogene Kenntnisse aus den Bereichen Recht, kaufmännische und finanzielle Verwaltung eines Betriebes, technische Normen und Betrieb, Straßenverkehrssicherheit und grenzüberschreitender Güterkraftverkehr.

Wie wird die Vergütung für die Beförderungsleistung im Güternahverkehr ermittelt?

Im Güternahverkehr wird die Vergütung für die Beförderungsleistung (Fracht und Nebenkosten) zwischen dem Unternehmer und dem Absender vor Abschluss des Frachtvertrages vereinbart. Mit Frachtvertragsabschluss wird die Vergütung für beide Seiten wirksam. Mangels Vereinbarung wird das übliche Entgelt nach § 632 BGB oder § 420 HGB berechnet.

Wann darf ein Lkw-Unternehmer Transporte im gewerblichen Güterkraftverkehr durchführen?

Der Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs braucht eine **Erlaubnis**. Über die Erlaubnis stellt die zuständige Erlaubnisbehörde des Bundeslandes, in dem der Unternehmer seinen Sitz hat, eine **Erlaubnisurkunde** aus.

Die Erlaubnis ist während der Fahrt mitzuführen. Der Erlaubnisinhaber bekommt auf Antrag so viele Erlaubnisausfertigungen, wie er Fahrzeuge hat. Die finanzielle Leistungsfähigkeit wird je Fahrzeug nach Richtlinie 96/26 EG über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen grenzüberschreitenden Verkehr ermittelt; andere Richtlinien oder EWGVO können hinzugezogen werden.

Unter welchen Voraussetzungen kann einem Unternehmer eine Erlaubnis für den gewerblichen Güterkraftverkehr erteilt werden?

- ◆ Der Unternehmer muss seinen Sitz in Deutschland haben.
- ◆ Der Unternehmer oder sein Geschäftsführer muss die Berufszugangsbedingungen der Zuverlässigkeit, der finanziellen Leistungsfähigkeit und der fachlichen Eignung erfüllen.
- ◆ Er muss eine Güterhaftpflichtversicherung gegen alle Schäden, für die er nach dem Frachtrecht des HGB haftet, abschließen.

Wem wird die Erlaubnis erteilt?

Die Erlaubnisurkunde wird dem Antragsteller persönlich erteilt. Bei erstmaliger Erteilung ist sie auf fünf Jahre befristet, bei erneuter Erteilung wird sie unbefristet gewährt.

Die Erlaubnisurkunde ist nicht übertragbar. Alte Erlaubnis- und Genehmigungsurkunden wurden bis zum 1. Juli 2000 umgetauscht.

Welche Papiere muss der Fahrer bei Beförderungen im gewerblichen Güterverkehr mitführen?

Im gewerblichen Güterverkehr muss der Fahrer folgende Dokumente an Bord mitführen:

1. Ausweispapiere des Fahrers,
2. Sozialversicherungsausweis oder Sozialversicherungsnummer,
3. Aufenthaltsgenehmigung oder Duldung und Arbeitsgenehmigung,
4. gültiger Führerschein,
5. evtl. Visum für Deutschland,
6. ggf. Fahrerbescheinigung bei grenzüberschreitendem Güterverkehr im Zusammenhang mit einer Gemeinschaftslizenz,
7. Zulassungsdokumente (Fahrzeugschein),
8. Kopien von Prüfberichten wie TÜV, AU u. a.,
9. Versicherungsnachweis der Güterschadenhaftpflichtversicherung,
10. Begleitpapiere wie Frachtbrief, Packliste, Handelsrechnung u. a.,
11. evtl. Zolldokumente,
12. Versicherungsnachweis,
13. Nachweis zu Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten wie Tachoscheibe, digitaler Nachweis u. a.,
14. Zulassungskunden für die Transportstrecken,
15. u. U. Spediteurversanddokument,
16. andere für den Transport in Abhängigkeit von der Sendung geforderte Dokumente, so z. B. Genehmigung für den Schwerguttransport, für Transporte unter Artenschutzbestimmungen, für Transporte, die unter das Betäubungsmittelgesetz oder unter das „Gesetz über die Kontrolle von Kriegswaffen“ fallen.

Handelt es sich um einen Gefahrguttransport, müssen außerdem folgende Dokumente mitgeführt werden:

1. Gefahrgutfrachtbrief oder eine entsprechende Eintragung,
2. ADR – Bescheinigung des Fahrers über seine Berechtigung, Gefahrguttransporte durchführen zu dürfen,

3. „Verantwortliche Erklärung“ des Versender bzw. Herstellererklärung,
4. Unfallmerkblatt (wird am 1. Januar 2009 durch eine vierseitige Fahreranweisung ersetzt).

Warum müssen Arbeitszeitnachweise des Fahrpersonals im gewerblichen Straßenverkehr geführt werden?

Durch welche Rechtsvorschriften werden die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals geregelt?

Wie kann ein Arbeitszeitnachweis geführt werden?

Wie wird das Beförderungsentgelt im Güterverkehr ermittelt?

Welche Abfertigungsarten von Sendungen werden im Lkw-Verkehr unterschieden?

Durch die während der Arbeitszeit laufend zu erstellenden Nachweise kann die Einhaltung der *Arbeitszeitvorschriften* (Lenkzeit, Ruhezeit u. a.) jederzeit überprüft werden. Diese Rechtsvorschriften sind ein Beitrag zur *Verkehrssicherheit* auf den Straßen. Sie dienen dem Fahrer als *Arbeitnehmerschutz*. Außerdem muss der Fahrer seine Ausweispapiere bei sich führen.

Folgende Rechtsvorschriften kommen zur Anwendung:

1. ArbZG (Arbeitszeitgesetz)
2. FPerG
3. AETR („Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals“; gilt auch für außereuropäische Staaten)
4. Harmonisierte EU-Sondervorschriften
5. VO (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/65
6. EU-Richtlinie 2002/15/EG

Das ArbZG legt für die Arbeitnehmer in Deutschland eine Arbeitszeit von maximal von neun Stunden von Montag bis einschließlich Samstag fest.

Dazu dient das EG-Kontrollgerät (Tachograph), das in allen Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t einzubauen ist (Verordnung (EWG) Nr. 3280/85). Das Gerät registriert Wegstrecke, Geschwindigkeit, Lenkzeit, Pausen u. a. auf einem Schaublatt, das personenbezogen ist. Fahrer und Beifahrer müssen einen Fahrzeugwechsel während einer Arbeitsschicht, Arbeiten fernab des Lkw, Betriebsstörungen des Gerätes u. a. auf dem Schaublatt handschriftlich bescheinigen. Die Schaublätter der beiden vorangegangenen Kalendertage sind mitzuführen. Mit Einführung des digitalen Lkw-Tachographen sind die Schaublätter entfallen.

Im Güterverkehr wird das Beförderungsentgelt (Fracht und Nebenkosten) zwischen Unternehmer und Absender vor Abschluss des Frachtvertrages vereinbart. Mangels Vereinbarung werden die üblichen Entgelte (§ 632 BGB, § 354 HGB), hilfsweise ein angemessenes Entgelt abgerechnet.

Der Absender kann

1. das Gut dem Unternehmer als Stückgut zur Verladung übergeben oder
2. sich ein Fahrzeug für die Verladung des Gutes (Ladungsverkehr) bestellen.

Wie wird die Abholung und Zustellung der Güter durchgeführt?**Welche Güter sind von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingt zur Beförderung zugelassen?****Wer muss einen Gefahrgutbeauftragten bestellen?****Welche Aufgaben und Pflichten haben die für Gefahrgut Verantwortlichen im Betrieb?****Wer ist für das Gefahrgut im Sinne der Verordnungen verantwortlich?**

Stückgüter und Ladungsgüter werden durch den Unternehmer oder einen Dritten (z. B. Rollfuhrunternehmer) beim Verlader abgeholt und auch dem Empfänger zugestellt, sofern sich aus dem Frachtbrief oder dem Frachtvertrag nichts Gegenteiliges ergibt.

Zu beachten sind das „Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter“ von 1975, das **Sprengstoffgesetz** von 1976, die „Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und der Eisenbahn“ (**GGVSE**) vom Juli 2001 (aus GGSVSE (für Straße und Eisenbahn) und GGVVBinsch soll GGVSEB werden: ab 1. Juli 2009 für Straße und Eisenbahn, ab 1. Juli 2011 für die Binnenschifffahrt) und das „Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße“ (**ADR**) von 1969 in der jeweils gültigen Fassung. Hinzu können andere Rechtsvorschriften auf Landes- oder Kommunalebene treten.

Unternehmer oder Inhaber von Betrieben, die jährlich **mindestens 50 Tonnen gefährlicher Güter netto** im Sinne der Gefahrgutverordnung oder radioaktive Stoffe gemäß Anlage A, Klasse 7 usw. ohne Gewichtsbegrenzung versenden, befördern, zur Beförderung verpacken oder übergeben, müssen einen oder mehrere Gefahrgutbeauftragte schriftlich bestellen. Geschieht das nicht, gilt der Unternehmer oder Inhaber als Gefahrgutbeauftragter.

Der **Unternehmer** bestellt den Gefahrgutbeauftragten, sorgt für dessen Fortbildung (mit Prüfung), so wie es durch die Gefahrgutbeauftragten-VO (GbV) vorgeschrieben ist, auch beseitigt er betriebliche Mängel.

Der **Gefahrgutbeauftragte** überwacht die Einhaltung der Gefahrgutvorschriften nach der GGVSE oder anderen Verordnungen. Bei seiner Arbeit wird er unterstützt durch eine „**Beauftragte Person**“, die der Unternehmer ausdrücklich mit eigenverantwortlicher Erfüllung von Gefahrgutvorschriften beauftragt.

„**Sonstige verantwortliche Personen**“ sind auf Anweisung tätig; sie sollen Unfallmerkblätter wie vorgeschrieben mitgeben, Warntafeln anbringen, Gefahrzettel an Packstücke heften usw.

Verantwortlich für das Gefahrgut ist jeder Beteiligte im Sinne der GGVSE und des ADR. Es ist der

1. **Beförderer**, der das Fahrzeug zur Ortsveränderung des Gefahrgutes verwendet,
2. **Versender**, der mit dem Beförderer den Frachtvertrag schließt,
3. **Verlader**, der das Gefahrgut als unmittelbarer Besitzer dem Beförderer übergibt oder es selbst befördert,
4. **Befüller**, wer als unmittelbarer Besitzer des gefährlichen Gutes dieses in einen Tankcontainer einbringt oder einbringen lässt,
5. **Fahrzeugführer**, der das Fahrzeug lenkt.

Damit sind auch der Auftraggeber, der Spediteur und jeder eigenverantwortliche Verpacker von Gefahrgut verantwortlich und haftbar.

Was müssen Fahrer und Lkw-Unternehmer bei der Beförderung von Gefahrgut auf der Straße beachten?

Gefahrgut darf nur unter Beachtung der Sicherheitsvorschriften, die sich aus der Gefahrklasse des Gutes ergeben, befördert werden. Unternehmer und Fahrer haben vor allem zu beachten:

1. Der **Frachtbrief** muss die Bezeichnung des Gutes gemäß Gefahrklasse und die Gefahrklasse enthalten.
2. Die quadratischen **Warntafeln** sind vorne und hinten am Fahrzeug anzubringen.
3. Die **Unfallmerkblätter** (*werden ab dem 1. Januar 2009 durch vierseitige Fahreranweisungen (gem. ADR 2009) ersetzt; hierfür ist dann der Beförderer verantwortlich*) sind mitzuführen (je eines bei den Fahrzeugpapieren und hinter jeder Warntafel).
4. **Unregelmäßigkeiten** am Gefahrgut während der Beförderung sind sofort der nächsten Polizeistelle zu melden.
5. **Anpassen der Fahrweise** an das Gefahrgut und umsichtiges Verhalten werden erwartet.
6. **Keine Packstücke** dürfen angenommen oder befördert werden, die beschädigt oder undicht sind, sodass gefährliches Gut austreten kann.

Aus welchen Blättern besteht der Frachtbrief?

Der Frachtbrief ist mit mindestens drei Durchschriften auszufertigen. Die Erstschrift begleitet das Gut, eine Durchschrift erhält der Absender (§ 408 HGB). Durchschriften sind vorgesehen für den Unternehmer, einen möglicherweise eingesetzten Subunternehmer, den Empfänger und andere an der Beförderung Beteiligte. Der Frachtbrief soll vom Versender ausgefüllt werden. Es besteht kein Frachtbriefzwang. Reihenfolge, Farbe und äußere Form sind nicht vorgeschrieben. Der Frachtbrief kann durch ein anderes Begleitpapier ersetzt werden. Durch das Tarifaufhebungsgesetz entfallen Angaben über tarifmäßige Warenbezeichnung, Frachtberechnung, Fracht u. a. Auch dient der Frachtbrief nicht der Kontrolle durch das BAG.

Welche Einzelheiten muss der Versender im Frachtbrief eintragen?

Der Versender muss eintragen:

1. Ort und Tag der Ausstellung,
2. Versand- und Bestimmungsort,
3. Versender und Empfänger mit Postanschrift,
4. übliche Angaben über die Sendung, insbesondere Inhalt, Gewicht, bei Stückgütern zusätzlich Stückzahl und Markierung, bei Containern weitere Angaben,
5. Angaben über dem Frachtbrief beigelegte Dokumente,
6. Freivermerk, evtl. Höhe der Nachnahme.

Einzutragen sind zusätzlich mit dem Lkw-Unternehmer getroffene Vereinbarungen über Zollbehandlungen, Lieferfristen, Be- und Entladen u. a.

Welche Einzelheiten muss der Lkw-Unternehmer im Frachtbrief eintragen?

Der Lkw-Unternehmer muss eintragen:

1. amtliches Kennzeichen und Nutzlast von Lkw und Anhänger,
2. Fahrer und Begleiter,
3. Uhrzeit und Tag der Bereitstellung und der Be- und Entladung,
4. weitere Angaben im Huckepackverkehr u. a.

Wozu dient der Frachtbrief gemäß HGB?

Er dient als

1. **Beweisurkunde** über Abschluss und Inhalt des Frachtvertrages für alle Beteiligten (§ 409 HGB),
2. **Begleitpapier** für die Transportabwicklung (§ 408 HGB),
3. **Empfangsbescheinigung** des Lkw-Unternehmers für den Versender und des Empfängers für den Lkw-Unternehmer nach den erforderlichen Schnittstellenkontrollen.

Erklären Sie dem Fahrer, wer für die Verladung und wer für die Ladungssicherung zuständig ist!

Stückgüter können vom Unternehmer bzw. vom Fahrer verladen werden; dabei sind die Markierung, die Anzahl und das Gewicht festzustellen.

Ladungsgüter werden vom Versender beförderungssicher verladen, wenn nicht der Unternehmer ausdrücklich dazu beauftragt wurde (§ 412 HGB).

Für die betriebssichere Verladung ist immer der Unternehmer bzw. der Fahrer verantwortlich. „Die Ladung ist so zu verstauen und bei Bedarf zu sichern, dass bei üblichen Verkehrsbedingungen eine Gefährdung von Personen ausgeschlossen ist“ (§ 37 Abs. 4 BGVD29). „Übliche Verkehrsbedingungen“ beinhalten Vollbremsungen, Ausweichmanöver, Straßen- und Witterungsverhältnisse. Die **Ladungssicherung** sollte durch Zurrurgen, Zurrketten oder Zurrdrahtseile erfolgen!

In beiden Fällen führt der Fahrer die erforderliche Schnittstellenkontrolle durch und erteilt dem Absender die Empfangsbescheinigung (vgl. A IV).

Innerhalb welcher Zeit muss das Beladen und Entladen erfolgen?

Nach § 5 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen stehen eine dem jeweiligen Vorgang angemessene Lade- und Entladezeit zur Verfügung. So stehen bei Fahrzeugen bzw. Fahrzeugeinheiten mit 40 t zulässigem Gesamtgewicht maximal je 2 Stunden für die Be- und Entladung zur Verfügung. Diese Zeiten ändern sich bei niedrigeren Gesamtgewichten und bei Schüttgütern. Eine Vereinbarung vor Abschluss des Frachtvertrages ist im Zweifel erforderlich.

Muss der Frachtführer über die Be- und Entladezeit hinaus warten, hat er Anspruch auf Standgeld (§ 412 Abs. 2 und 3 HGB).

Wann ist der Frachtvertrag abgeschlossen?

Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, wenn der Versender und der Unternehmer sich über die Beförderung geeinigt haben. Im Regelfall stellt der Absender den Antrag auf Beförderung einer bestimmten Sendung (mündlich, schriftlich, durch DFÜ), und der Frachtführer nimmt an. Der Frachtvertrag wird im Frachtbrief festgehalten, der beidseitig unterzeichnet wird (§ 4 Allgemeine Geschäftsbedingungen und § 408 HGB). Der Frachtbrief kann durch ein anderes Papier ersetzt werden oder als elektronischer Frachtbrief benutzt werden.

Was muss der Versender über die Verpackung des Gutes wissen?

Der Versender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, zum **Schutz gegen einen Schaden oder gegen eine Beschädigung von Personen, Betriebsmitteln und anderen Gütern** sicher zu verpacken. Fehlt die Verpackung oder ist sie mangelhaft, kann der Unternehmer die Annahme des Gutes ablehnen, die Verpackung auf Kosten des Versenders vervollständigen oder durch den Versender eine Monitur im Frachtbrief aufnehmen lassen. Der Versender haftet für alle Folgen einer unzureichenden oder fehlenden Verpackung.

Wie kann der Frachtvertrag nach Abschluss abgeändert werden?

Der Frachtvertrag kann nach Abschluss vom Versender durch eine **nachträgliche Verfügung** und vom Empfänger durch eine **Empfängeranweisung** abgeändert werden (vgl. A IV).

Innerhalb welcher Frist muss die Beförderung im Güterverkehr durchgeführt werden?

Nach dem Verladen befördert der Lkw-Unternehmer das Gut innerhalb der vereinbarten **Lieferfrist**. Ist eine Frist nicht vereinbart, so muss er das Gut in einer angemessenen Lieferfrist abliefern; sie ist die Zeit, die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände vernünftigerweise zuzubilligen ist. – Übliche Lieferfristen in Deutschland können ca. 24 Stunden, innerhalb Europas ca. 48 Stunden betragen.

Was muss der Unternehmer bei der Ablieferung der Güter beachten?

1. Die Bestimmungen über die Zustellung der Güter entsprechen denen der Abholung durch den Unternehmer (siehe dort).
2. Sind **Beträge** (Frachten, Nachnahmen und Gebühren) vom Empfänger einzuziehen, dann darf die Sendung nur **gegen Barzahlung** ausgehändigt werden.
3. Ist ein Schaden eingetreten, muss ein **Unternehmerbericht** auf vorgeschrriebenem Formular eingereicht werden, notfalls muss ein Havarie-Kommissar hinzugezogen werden.
4. Der Empfänger bescheinigt den Empfang des Gutes im Frachtbrief (**Empfangsquitte**), wenn das Gut mit dem für den Empfänger bestimmten Frachtbriefformular ausgeliefert wird.
5. Beim Eintritt von **Ablieferungshindernissen** muss der Absender unverzüglich benachrichtigt werden, damit er neue Weisungen geben kann. Ist das nicht möglich oder trifft die neue Weisung nicht rechtzeitig ein, darf das Gut auf Kosten und Gefahr des Versenders eingelagert werden.

Ein Lkw-Unternehmer will eine auf Frachtbrief „unfrei“ beförderte Sendung abliefern. Der Empfänger und der Versender verweigern die Zahlung der Fracht. Welches Recht hat der Unternehmer?

Der Unternehmer kann das Gut unter Belastung der nicht bezahlten Kosten bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus auf Kosten und Gefahr des Absenders hinterlegen.

Die einfachste Lösung dürfte in diesem Fall in der Ausübung des **konnexen** oder **inkonnexen Pfandrechts** liegen, das er nach § 441 HGB hat (Vgl. A IV).

Für welche Schäden haftet der Unternehmer?

Der Unternehmer unterliegt gemäß § 425 HGB der ***Obhuts-*** oder ***Gefährdungshaftung***. Wie jeder Frachtführer haftet er für Güter- und Ver-spätungsschäden (vgl. A IV). Er kann sich von der Haftung befreien, wenn er nachweist, dass der Schaden auf Umständen beruht, die er auch bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte (§ 426 HGB). Seine Haftung ist nach § 10 Allgemeine Vertragsbedingungen auf 8,33 Sonderziehungsrechte je kg brutto begrenzt. Macht der Unternehmer die ADSp geltend, gelten die entsprechenden Vorschriften (siehe dort).

Welche Schäden werden durch die Güterschaden-Haftpflichtversicherung gedeckt?

Nach § 7a GüKG ist der Lkw-Unternehmer verpflichtet, sich gegen alle Schäden zu versichern, für die er bei Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr im Inland nach dem Frachtrecht des HGB haftet. Während der Beförderung muss ein gültiger Versicherungsnachweis mitgeführt werden.

Bei oder vor der Ablieferung der Sendung wird ein Schaden entdeckt. Was unternimmt der Lkw-Unternehmer?

Der Unternehmer/Fahrer muss Art, Ursachen und den Zeitpunkt des Schadens – falls möglich – feststellen; er fertigt den ***Unternehmerbericht*** an. Bei Schadenersatzansprüchen muss der Anspruchsteller erforderliche Nachweise über Ursache und Höhe des Schadens liefern. Der Frachtbrief, vorhandene Fakturen, eine Schadenrechnung und andere Belege sind beizufügen. Bei größeren oder strittigen Schadensfällen muss der Unternehmer den Havariekommissar der Güterschadenversicherung hinzuziehen, der über Einschaltung von Sachverständigen entscheidet. Der Bericht mit Anlagen wird an die Güterschadenversicherung des Unternehmers zur unverzüglichen Schadenregulierung weitergeleitet.

Welche Güterbeförderungen werden im Umzugsverkehr durchgeführt?

Der Unternehmer im Umzugsverkehr (***Möbelspediteur***) leistet alle Dienste, die mit dem Umzug verbunden sind.

Im Umzugsverkehr mit dem Kraftwagen werden alle Güter befördert, die ***Umzugsgut, Erbgut oder Heiratsgut*** sind. Umzugsgut ist alles Gut, das bei einem Umzug von der bisherigen Wohnung in eine neue befördert wird. Dazu zählen Möbel, Vorräte, Inhalt der Schränke usw. Umzugsgut ist auch alles Gut, das bei einem Umzug von Behörden, Schulen, Krankenhäusern u. a. anfällt.

Die Beförderung von Umzugsgut erfolgt wie die Beförderung von Neumöbeln im gewerblichen Güterkraftverkehr. Der Möbelspediteur braucht die ***Erlaubnisurkunde*** für den gewerblichen Güterkraftverkehr.

Für den Frachtvertrag im Umzugsverkehr gelten die Vorschriften des HGB über den Frachtführer (§§ 407 ff.). Zusätzliche Vorschriften ergeben sich aus den §§ 451 bis 451h HGB und für Beförderungen von Handelsmöbeln den ABBH (Allgemeine Bedingungen der deutschen Möbelspediteure für Beförderungen von Handelsmöbeln).

Welche Pflichten hat der Möbelspediteur?

Der Möbelspediteur hat folgende Pflichten:

1. Beförderung wie vereinbart,
2. Abbau und Aufbau der Möbel,
3. Be- und Entladen des Umzugsgutes,
4. Ausführung sonstiger mit dem Umzug verbundener Leistungen, wie Versicherung und Verpackung des Umzugsgutes bei Privatpersonen (§ 451a HGB).

Wie ist die Unternehmerhaftung im Umzugsverkehr geregelt?

Grundsätzlich unterliegt der Möbelspediteur im Umzugsverkehr denselben Rechtsvorschriften wie jeder gewerbliche Güterkraftverkehrsunternehmer. Es bestehen jedoch Sondervorschriften, wenn der Auftraggeber ein Verbraucher ist. So ist seine Höchsthaftung auf 620 EUR je Kubikmeter Laderraum begrenzt (§ 451c HGB).

Diese **Haftungshöchstgrenze** besteht auch für Schäden, die der Verender dem Frachtführer verursacht (§ 451c HGB).

Welche Haftungsausnahmen bestehen im Umzugsverkehr?

Es bestehen besondere Haftungsausschlussgründe für Umzugsgut. So ist der Frachtführer von der Haftung befreit, wenn der Schaden zurückzuführen ist auf die Beförderung von Edelmetallen, Juwelen, Geld, Briefmarken, Münzen, Wertpapieren oder Urkunden, die Beförderung von nicht durch den Frachtführer verpacktem Gut in Behältern, die Beförderung von Tieren oder Pflanzen u. a.

Unter welchen Voraussetzungen ist die Beförderung im Werkverkehr nach GüKG gestattet?

Werkverkehr ist die Beförderung von Gütern für eigene Zwecke. Er ist gestattet, wenn

1. die Güter Eigentum des Unternehmens sind, oder von diesem verkauft, ver- oder gemietet, hergestellt oder instandgesetzt sind,
2. die Beförderung der Anlieferung zum Unternehmen oder dem Versand von Unternehmen dient,
3. die Kraftfahrzeuge vom eigenen Personal gelenkt werden,
4. die Beförderung für das Unternehmen lediglich eine Hilfstätigkeit ist.

Der Werkverkehr ist erlaubnisfrei.

Besteht für den Werkverkehr eine Meldepflicht?

Der Werkverkehrsunternehmer ist verpflichtet, sein Unternehmen zur **Werkverkehrsdatei** des BAG anzumelden. Das muss vor Beginn der ersten Beförderung im Werkverkehr erfolgen. Gespeichert werden die gemäß § 15a GüKG erforderlichen Angaben.

Durch welche Einrichtung wird der Güterkraftverkehr überwacht?

Der Güterkraftverkehr wird durch das „**Bundesamt für Güterverkehr**“ (BAG) überwacht. Das BAG ist eine selbstständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr mit dem Sitz in Köln und Außenstellen in verschiedenen Bundesländern. Es wird aus dem Bundeshaushalt finanziert.

Welche allgemeinen Aufgaben hat das Bundesamt für Güterverkehr?

Das BAG hat den Güterkraftverkehr zu überwachen und alle Verwaltungsaufgaben des Bundes auf dem Gebiet des Güterkraftverkehrs zu erledigen, die ihm durch das GüKG und andere deutsche Gesetze zugewiesen werden. Zusätzlich ist das BAG Genehmigungsbehörde für Entgelte im Luftverkehr für Fracht und Passage.

Welche einzelnen Aufgaben hat das Bundesamt für Güterverkehr?

Die einzelnen Aufgaben des BAG liegen in den Bereichen

- ◆ Sicherheit und Umweltschutz im Straßengüterverkehr,
- ◆ Ordnungswidrigkeitsverfahren,
- ◆ Marktbeobachtung des Güterverkehrs, verkehrsträgerübergreifend,
- ◆ Überwachung der Ladungssicherheit,
- ◆ Überwachung der Einhaltung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten,
- ◆ Statistik des Güterverkehrs,
- ◆ Marktordnung im Straßengüterverkehr,
- ◆ Steuern, Abgaben.

Wie führt das BAG seine Kontrollaufgabe im Bereich Sicherheit und Umweltschutz durch?

Das BAG erfüllt seine Kontrollaufgaben durch außerbetriebliche und innerbetriebliche Kontrollen. Außerbetriebliche Kontrollen werden stichprobenweise auf Straßen, Autohofen und an Tankstellen durchgeführt. Die Beauftragten des BAG haben das Recht, Fahrzeuge anzuhalten.

Innerbetriebliche Kontrollen werden auf Grundstücken und in Geschäftsräumen während der Geschäftszeit oder durch Einsicht in Bücher und Geschäftspapiere über den Fahrzeugeinsatz durchgeführt. Das Personal des Unternehmers ist verpflichtet, die erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

Welche Dateien führt das BAG?

Zur Erfüllung seiner Aufgaben führt das BAG eine:

1. Unternehmensdatei nach § 15 GüKG, um feststellen zu können, über welche Berechtigung (Erlaubnis, Gemeinschaftslizenz, CEMT-Genehmigung, CEMT-Umzugsgenehmigung) das Unternehmen verfügt,
2. Werkverkehrsdatei nach § 15a GüKG, um feststellen zu können, welches Unternehmen Werkverkehr mit größeren Fahrzeugen betreibt,
3. Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren nach § 16 GüKG, um weitere Ordnungswidrigkeiten zu ahnden und um die Zuverlässigkeit des Unternehmers im Rahmen der Erlaubnispflicht zu beurteilen.

Durch wen sind die Straßenverkehrs-genossenschaften gegründet worden?

Die Straßenverkehrsgenossenschaften (**SVG**) sind in den einzelnen Bundesländern auf freiwilliger Basis von den Lkw-Unternehmern als **Selbsthilfeorganisation** zur Förderung ihrer Betriebe gegründet worden.

Welche einzelnen Aufgaben haben die Straßenverkehrs-genossenschaften?

Die Straßenverkehrsgenossenschaften können für ihre Mitglieder folgende Aufgaben durchführen:

1. **Versicherungsdienst**, und zwar
 - a) Abdecken der Güterschadenversicherung über eine günstige Police, Mithilfe bei Schadenregulierungen,

- b) Vermittlung sonstiger Versicherungen, z. B. der Kfz-Haftpflicht- oder Kaskoversicherung über den „Versicherungsverband des Deutschen Kraftverkehrs VaG (KRAVAG)“, der Lebensversicherung u. a., Finanzdienstleistungen der DVB (Deutsche Verkehrsbank),
- 2. **Warenhandel**, und zwar verbilligter Einkauf von Kfz-Zubehör, Treib- und Schmierstoffen,
- 3. **Agentur der KOMBIVERKEHR** zur Förderung des Huckepackverkehrs,
- 4. Unterhalt von **Autohöfen** mit Tankstellen, Reparaturwerkstätten, Laderaumverteilungsstellen, Hotels usw.,
- 5. **Verkehrs- und Betriebsberatung**, und zwar
 - a) Verkehrsdienst mit Auskünften über Straßenzustand, Grenzübergangsstellen usw., mit Ausgabe von Carnets-TIR und anderen Dokumenten, mit Pannendienst im Straßenverkehr, Entrichtung der Autobahnnutzungsgebühr,
 - b) Informationen durch Mitteilungsblätter,
 - c) Fernfahrerschulung und Fortbildung durch die Fernfahrerschule Rieneck und andere Einrichtungen,
 - d) Gefahrgutschulung,
 - e) Unternehmensberatungen, Rechtsauskünfte, Beratung bei Umsetzung von Logistikprojekten u. a.

Wie heißt der Zusammenschluss der SVGen, und welche Aufgaben hat er?

Die einzelnen SVGen haben sich auf Bundesebene zur „**Bundeszentralgenossenschaft Straßenverkehr (BZG) EG**“ Frankfurt/M. zusammengeschlossen. Ihre Aufgaben sind

- 1. Vertretung der Gewerbeinteressen,
- 2. Beratungsdienst für Mitglieder usw.

Was ist unter dem kombinierten Verkehr des Spediteurs zu verstehen?

Im „**Kombinierten Verkehr**“ übernimmt der Spediteur Güter seines Auftraggebers zur Beförderung durch mindestens zwei Verkehrsträger – auch weltweit – zur Auslieferung an den bestimmten Empfänger. Er organisiert die Beförderung, den Umschlag und stellt ein Spediteurversanddokument aus. Als **MTO (Multimodal Transport Operator)** garantiert er den Beförderungserfolg und übernimmt die Haftung wie vereinbart.

Was ist unter dem kombinierten Verkehr im Lkw-Verkehr zu verstehen?

Der kombinierte Verkehr ist über die Schiene, den Binnenwasser- oder Seeweg geleiteter **Lkw-Güterverkehr** mit Vor- und Nachlauf auf der Straße.

Werden die Ladungseinheiten im Lkw-Güterverkehr im **Hauptlauf mit der DB AG** befördert, erfolgt die Bahnbeförderung über die zu diesem Zweck gegründete „**Kombiverkehr KG**“. Dieser **Kombiverkehr** – auch Huckepackverkehr genannt – bietet ein Netz an deutschen und internationalen Verkehrsverbindungen.

Welche Kombisendungen werden unterschieden?

Unterschieden werden folgende Kombisendungen (Ladeeinheiten = LE):

Begleiteter kombinierter Verkehr

Technik A: Ein **Lastzug oder Sattelzug** bis 44 t Gesamtgewicht; Verladung durch Auffahren auf niedrigen Spezialwagen (rollende Landstraße),

Unbegleiteter kombinierter Verkehr

Technik B: Ein **Sattelanhänger** bis 33 t Gesamtgewicht – Verladung durch Kran oder durch Auffahren auf den Bahnwagen,

Technik C: Ein bis zwei **Wechselbehälter** oder **Container** je 16 t und bis 15,65 m Gesamtlänge – 1 Wechselbehälter oder Container bis 33 t – Verladung durch Kran auf den Bahnwagen.

Welche Aufgaben hat die „KOMBIVERKEHR KG“?

Die „KOMBIVERKEHR Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG“ fördert den **Huckepackverkehr**. Sie ist eine Gründung von Lkw-Unternehmern, Spediteuren, Lkw-Organisationen und der Deutschen Bahn. Sie organisiert den Huckepackverkehr für ihre Kommanditisten, die Lkw-Unternehmer und Lkw-Spediteure sind. Sie lässt den Transport von Lkw, Sattelhängern und Wechselbehältern von der Bahn durchführen, organisiert die Zuführung und Abholung, beschafft die erforderlichen Einrichtungen u. a.

Welche Stellung nimmt der Lkw-Unternehmer im Huckepackverkehr ein?

Der Lkw-Unternehmer übernimmt die Sendung von seinem Kunden, schließt mit ihm als Absender den Frachtvertrag über die gesamte Transportstrecke, haftet nach dem Gesetz und rechnet mit dem Absender nach Vereinbarung ab. Der Lkw-Unternehmer liefert seine Kombisendung, die von mehreren Versendern für mehrere Empfänger bestimmt sein kann, beim zuständigen **Kombibahnhof** auf. Dazu reicht er den „Versandauftrag an Kombiverkehr KG“ bei der Kombiagentur (z. B. SVG) ein. Die Abrechnung erfolgt nach dem **Kombifrachtsatz** je Huckepackwagen. Am Bestimmungsbahnhof nimmt der Lkw-Unternehmer die Kombisendung ab und führt sie dem Empfänger zu.

Welche Bedeutung hat der Kombiverkehr?

Der Kombiverkehr

- ◆ leistet einen Beitrag zur Entlastung des Straßennetzes,
- ◆ ermöglicht die Beförderung von Rampe zu Rampe im nationalen und internationalen Verkehr (ohne Umladung),
- ◆ kann für den Versender/Empfänger vorteilhaft sein, weil er die Lieferzeit berechenbarer (Just-in-time) macht (keine Staus, geringere Witterungsabhängigkeit, feste Fahrplanzeiten, keine Fahrverbote etc.),
- ◆ ist umweltfreundlicher durch verringerten Schadstoffausstoß des Lkw,
- ◆ ist für den Lkw-Unternehmer vorteilhaft, wenn er einen Fahrer einsparen kann und seine sonstigen Kosten (Abschreibung, Treibstoff usw.) unter den zusätzlichen Kosten der Kombifracht u. a. bleiben.

2. Internationaler Straßengüterverkehr

Nach welchen Bedingungen wird der Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr geregelt?

Die Beförderungsbedingungen sind im „*Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*“ (Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route = CMR) einheitlich geregelt. Diesem Übereinkommen hat der Bundestag durch ein Gesetz von 1961 zugestimmt. Die CMR gelten in ihrer neuesten Fassung; sie entsprechen weitgehend den Vorschriften über das Frachtgeschäft nach dem HGB.

Für welche Güterbeförderung gilt die CMR?

Die **CMR** gilt für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist.

Erklären Sie Ihrem Kunden, wie er den CMR-Frachtbrief als Sperrpapier verwenden kann!

Der Begriff „Sperrpapier“ bedeutet, dass der Versender nachträgliche Weisungen geben kann, so lange er das Original in seinem Besitz hält.

Für welche internationales Beförderungen gilt die CMR nicht?

Die CMR gilt nicht

1. für die Beförderung nach dem internationalen Postübereinkommen,
2. für die Beförderung von Leichen,
3. für die Beförderung von Umzugsgut.

Wozu dient das Carnet TIR?

Das **Carnet TIR**¹ (Transport International des Marchandises par la Route) (s.Anhang 1b)) dient als internationales **Zollgutversandverfahren** der Erleichterung des Grenzüberganges von Gütern. Grundlage dieses Verfahrens, das dem gemeinschaftlichen Versandverfahren (gVV) (s.Zoll) entspricht, ist das internationale TIR-Übereinkommen von 1959 – gültig in neuester Fassung. Es gilt für grenzüberschreitende Lkw-Transporte außerhalb der EU und für Transporte, die in der EU beginnen und außerhalb der EU enden bzw. umgekehrt, jedoch nicht für reine EU-Transporte.

Rechtsgrundlage des TIR–Verfahrens ist das Übereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnet TIR („TIR-Übereinkommen 1975/neueste Fassung s. o.) vom 14.November 1975 (BGBl. 1979 II S.446). Da die national zugelassenen Verbände für die Zölle und andere Abgaben bürgen (vom Transportunternehmer wird keine Sicherheit verlangt), können auch nur Länder teilnehmen, in denen diese Bandsart tätig ist (56 Länder/Stand: 31. Oktober 2007).

¹ siehe Anhang

Ihr Auftraggeber möchte einen Lkw mit einer KomplettSendung in die Türkei schicken und bittet Sie um Informationen über das Carnet TIR!

Der Lkw-Unternehmer erhält das Carnet, das von der IRU („International Road Union“) ausgestellt wird, vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) durch den Landesverband. Für jeden Lastzug ist ein Carnet TIR notwendig, das sorgfältig ausgefüllt werden muss. Die Gültigkeitsdauer beträgt 60 Tage. Der BGL haf tet mit einer Gesamtbürgschaft. Für sensible Güter (z. B. Fleisch, Milchprodukte, Zucker, Zigaretten, Spirituosen u. ä.) gelten besondere Vorschriften.

Die Abfertigung muss wie folgt durchgeführt werden:

1. Der Antragsteller (der Hauptverpflichtete) stellt das Carnet aus und übergibt es bei der Gestellung der Ware der Abgangszollstelle (= Antrag auf Abfertigung im TIR-Verfahren („Transports Internationaux Routiers“));
2. Aufgaben der Abgangszollstelle:
 - Prüfen der Angaben im Carnet,
 - Prüfen der Verschlussanerkenntnis auf Gültigkeit,
 - Prüfen des Fahrzeuges/Containers auf Zollsicherheit,
 - Sicherung der Nämlichkeit (Verschluss),
 - Erteilen der Abfertigungsbescheinigung,
 - Ablassen (Freigabe) der Ware zur Beförderung.
3. Aufgaben der Zollstelle an der EU-Grenze:
 - Prüfen des Carnet, des Zollverschlussanerkenntnisses, ausländischer Zollverschlüsse und des Fahrzeugs;
 - Erstellen der Abfertigungsbescheinigung und Entnahme der Abschnitte aus dem Carnet;
 - Ablassen der Ware zur Weiterbeförderung;
4. Aufgaben der Bestimmungszollstelle:
 - Prüfen des Transports, der Nämlichkeit u. a.,
 - Erledigen des Verfahrens,

Das erledigte Carnet wird an den Hauptverpflichteten zurückgegeben. Er muss es sofort an die Ausgabestelle weiterreichen.

Durch welche Rechtsvorschriften ist der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr geregelt?

Der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr zwischen Deutschland und einem Staat der EU ist grundlegend durch **EU-Recht** einheitlich geregelt. Neben der CMR gelten die Rechtsvorschriften über die Zulassungsurkunden und über ihren Einsatz. – Der Güterkraftverkehr mit Nicht-EU-Staaten wird durch **bilaterale Verwaltungsabkommen** zwischen der deutschen Bundesregierung oder der EU mit der Regierung des jeweiligen Staates geregelt. Diese Abkommen enthalten u. a. die Zahl der Transportgenehmigungen und ihre Ausgabevoraussetzungen, die Verpflichtung der Beachtung des ausländischen Verkehrs-, Kraftfahrzeugechts und das Verbot des Auslandsverkehrs (**Kabotageverbot**).

Welche Berechtigungen zum gewerblichen Güterkraftverkehr werden in der Europäischen Union ausgegeben?

Folgende Berechtigungen werden in der EU ausgegeben:

1. Die „**Erlaubnis**“ gilt für den gewerblichen Güterkraftverkehr innerhalb Deutschlands. Jeder EU-Staat erteilt seine Erlaubnis nach gleichen Bedingungen.
2. Eine „**Gemeinschaftslizenz**“ gilt für die Beförderung von Gütern mit einem Kraftfahrzeug (auch Kraftfahrzeugkombination) **im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der EU**; der Versand- und der Bestimmungsort liegen in zwei verschiedenen EU-Mitgliedstaaten. Die Gemeinschaftsgenehmigung gilt auch im Verkehr mit Drittländern bis zur EU-Grenze, von dort ist die **bilaterale Fahrtgenehmigung** des Drittlandes erforderlich.
3. Eine „**CEMT-Genehmigung**“ (**Inhabergenehmigung**) gilt für eine Beförderung im Lkw-Verkehr **zwischen zwei Mitgliedstaaten der CEMT** (Konferenz europäischer Verkehrsminister), der neben den EU-Staaten fast alle europäischen Staaten angehören. Neben der Genehmigung für den Güterkraftverkehr werden auch CEMT-Umzugsgenehmigungen ausgegeben.

Unter welchen Voraussetzungen kann eine Gemeinschaftslizenz für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr erteilt werden?

Wem wird die Gemeinschaftslizenz erteilt, und wie wird die Urkunde eingesetzt?

Die **Gemeinschaftslizenz** wird einem in der Bundesrepublik ansässigen Antragsteller (Niederlassungsland) erteilt, wenn er die **Berufszugangsbedingungen** (Zuverlässigkeit, fachliche Eignung, finanzielle Leistungsfähigkeit) erfüllt. Außerdem muss der Antragsteller eine Erlaubniskarte für den Güterverkehr haben.

Die **Gemeinschaftslizenz** wird auf den Namen des Transportunternehmers ausgestellt und ist nicht übertragbar. Sie gilt für 5 Jahre und kann danach erneuert werden, wenn die erforderlichen Voraussetzungen weiterhin erfüllt werden.

Das Original der Lizenz muss der Inhaber aufbewahren. Die **Genehmigungsbehörde** (BAG, siehe dort) stellt dem Inhaber so viele beglaubigte Abschriften aus, wie ihm Fahrzeuge zur Verfügung stehen (Eigentum, Miete, Leasing).

Eine beglaubigte Abschrift der Gemeinschaftslizenz muss im Lkw mitgeführt werden und ist dem Kontrollbeamten auf Verlangen vorzuzeigen. Die Gemeinschaftslizenzen sind nicht kontingentiert.

Kann eine Gemeinschaftslizenz entzogen werden?

Die Gemeinschaftslizenz kann – wie jede andere Fahrerlaubnis – entzogen werden, wenn die nach der Verordnung erforderlichen Voraussetzungen nicht erfüllt werden (eine nationale Erlaubnis ist nicht mehr vorhanden usw.) oder wenn schwere oder wiederholte leichte Verstöße gegen Beförderungsbestimmungen vorliegen.

Für welche Beförderungen gilt die Gemeinschaftslizenz?

„Die Lizenz berechtigt ... (Name, Anschrift) auf allen Verkehrsverbindungen für die Wegstrecken im Gebiet der Gemeinschaft zum grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 und der allgemeinen Bestimmungen dieser Lizenz.“ (Im Wortlaut der Urkunde)

Welche Fahrzeuge werden eingesetzt?

Die Fahrzeuge, die mit einer Gemeinschaftslizenz eingesetzt werden, müssen in einem Mitgliedstaat amtlich als Kraftfahrzeug zugelassen sein. Wird eine Fahrzeugkombination verwendet, muss mindestens ein Fahrzeug in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen sein.

Für welche Beförderungen ist eine Gemeinschaftslizenz nicht erforderlich?

Folgende Beförderungen sind von der **Genehmigungspflicht** und den Regelungen der **Gemeinschaftslizenz** befreit:

1. Postsendungen im Rahmen öffentlicher Versorgungsdienste,
2. beschädigte oder reparaturbedürftige Fahrzeuge,
3. Güter, die mit Kraftfahrzeugen befördert werden, deren zulässiges Gesamtgewicht (einschl. Anhänger) 6 t nicht übersteigt oder deren zulässige Nutzlast 3,5 t nicht übersteigt (Unternehmer derartiger Güterverkehre müssen die Berufseignungsbedingungen erfüllen),
4. Güter im Werkverkehr gemäß Anforderungen der Verordnung (Beförderung für eigene Zwecke des Unternehmens, eigenes Fahrpersonal, nur Hilfsaktivität innerhalb des Unternehmens u. a.),
5. Medikamente, Hilfsgüter in dringenden Notfällen usw.

Welche Beförderungen dürfen mit einer CEMT-Genehmigung ausgeführt werden?

Die „**Konferenz der europäischen Verkehrsminister (CEMT)**“, der ca. 40 europäische Staaten angehören, hat ein Gemeinschaftskontingent an Genehmigungen geschaffen. Der Inhaber einer CEMT-Genehmigung kann Beförderungen zwischen zwei Mitgliedstaaten durchführen, jedoch keinen Inlandsverkehr. Transit ist möglich.

Seit 2004 muss der Lkw mit CEMT-Jahresgenehmigung nach sechs Wochen wieder in seinem Heimatstaat sein. Als Nachweis wird das Fahrtenberichtsheft anerkannt.

Wie groß ist das Kontingent an CEMT-Genehmigungen?

Das Kontingent für alle Mitgliedstaaten der CEMT beträgt rund 11.000, von denen über 1.000 CEMT-Genehmigungen auf Deutschland entfallen. Seit 1999 werden nur noch grüne Genehmigungen ausgegeben, die für umweltfreundliche Kraftwagen gelten. Auf Deutschland entfielen 2008 120 „supergrüne sichere“ Kurzzeitgenehmigungen (30 Tage gültig), die nicht in Österreich, Italien und Griechenland gelten, 1.574 „Euro3sichere“ Jahresgenehmigungen und 120 „Euro3sichere“ Kurzzeitgenehmigungen (30 Tage gültig), die nicht in Österreich zu verwenden sind, 13 „Euro3sichere“ Jahresgenehmigungen und 83 „Euro4sichere“

Jahresgenehmigungen; zusammen 1.910 Genehmigungen. Für jede CEMT-Genehmigung muss der Unternehmer ein Fahrtenberichtsheft führen.

Wie erfolgt die Preisbildung im Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten?

Die Entgelte für Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten werden zwischen den Vertragspartnern frei vereinbart. Das gilt auch, wenn die Beförderung im Transit durch ein Drittland erfolgt und wenn das Straßenfahrzeug auf ein anderes Verkehrsmittel (Huckepack-, Ro/Ro-Verkehr) verladen wird. (Verordnung (EWG) Nr. 4058/89, Preisbildungsverordnung)

3. Spediteur im Lkw-Verkehr

Welche Bedeutung hat der gewerbliche Güterkraftverkehr für das Speditionsgewerbe?

Auf keinem anderen Verkehrsgebiet betätigen sich die Spediteure mehr als im Güterverkehr mit dem Kraftwagen. Vornehmlich die binenländischen Spediteure, die in den meisten Fällen eigene Fahrzeuge im Güterverkehr einsetzen, finden hier ein großes Betätigungsgebiet im nationalen und internationalen Verkehr.

Stellen Sie die verschiedenen Formen dar, in denen der Spediteur sich im Güterkraftverkehr betätigen kann!

Der Spediteur kann sich im gewerblichen Güterkraftverkehr in folgenden Formen betätigen:

1. Er kann eigene Lkw im Orts-, Nah- und Fernverkehr einsetzen. Schließt er mit seinem Kunden einen **Frachtvertrag**, wird er als Frachtführer tätig. Hat er einen Speditionsvertrag abgeschlossen, kann er den Transport im Wege des **Selbsteintrittsrechtes** selbst durchführen und wird dann als Spediteur und als Frachtführer (**Frachtführer-Spediteur**) tätig.
2. Hat er keine eigenen Lkw oder reicht der eigene Transportraum nicht aus, kann er nach eigenem Belieben Frachtverträge mit Lkw-Unternehmern in eigenem Namen für fremde Rechnung abschließen. Er wird dann in der Regel als **Spediteur** tätig.
3. Er kann als **Abfertigungsspediteur** im Güterkraftverkehr die Abfertigung von Sendungen für Lkw-Unternehmer gegen Provision übernehmen.
4. Er kann als **Lkw-Sammelspediteur** tätig werden, indem er eigene oder fremde Fahrzeuge einsetzt.

Was ist im Speditions- gewerbe unter einem Gemischtbetrieb zu verstehen?

Als **Gemischtbetriebe** werden die Betriebe der Kraftwagenspediteure bezeichnet, die nicht nur die Güterbeförderung durch Abschluss von Frachtverträgen mit Lkw-Unternehmern besorgen, sondern die auch die Güterbeförderung mittels eigener Fahrzeuge im Straßenverkehr durchführen.

Welche Rechte und Pflichten hat der Spediteur bei der Ausübung seines Selbsteintrittsrechtes?

Er hat in diesem Fall zusätzliche Rechte und Pflichten eines Frachtführers. Insbesondere unterliegt er der Frachtführerhaftung und den gesetzlichen Vorschriften, die sich für jeden Lkw-Frachtführer aus dem HGB, dem GüKG und anderen Gesetzen und Verordnungen ergeben. Gleichzeitig hat er Anspruch auf die Fracht, auf Kostenersatz und auf eine Vergütung. Er hat auch das Pfandrecht des Frachtführers.

Für welche Leistungen kann sich der Kraftwagenspediteur auf die ADSp berufen?

Mit welchen Argumenten kann ein Kraftwagenspediteur für den Lkw werben?

Grundsätzlich kann sich der Kraftwagenspediteur nur für die Leistungen auf die ADSp berufen, die er im Rahmen des Speditionsvertrages – nicht aber des Frachtvertrages – bewirkt.

Die Werbeargumente liegen in den Vorteilen, die der Lkw bei der Güterbeförderung bietet:

1. Im **Haus-Haus-Verkehr** kann der Absender bzw. der Empfänger den Lkw an jeder beliebigen Stelle des Werksgeländes be- bzw. entladen. Umladen von Ladungsgütern und innerbetriebliche Transporte beim Kunden entfallen; somit kann durch vermindernde Transportgefahren die Verpackung leichter gehalten werden (Rampe-Rampe-Verkehr). Der Lkw ist kostengünstig.
2. Der Lkw ist beweglicher und durchweg schneller als die Bahn.
3. Der Lkw ist flächiger, weil das weit verzweigte Straßennetz auch in entlegene Gegenden führt.
4. Individuelle Behandlung, die ein Erfüllen von Sonderwünschen in größerem Umfang als bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen gestattet, wird durch den engen Kontakt des Verfügungsberechtigten zum Frachtführer ermöglicht.

Grundsätzlich wirbt der Lkw-Spediteur mit der **Qualität seiner Leistung**, mit der **Pünktlichkeit (Just-in-time)**, der **Schnelligkeit**, der **Regelmäßigkeit**, der **Häufigkeit** und der **Sicherheit** seiner Liniendienste.

Welche Aufgabe hat eine Frachtenbörsen?

Eine **Frachtenbörsen** vermittelt **Laderaum und Ladung** im deutschen und europäischen Güterkraftverkehr. Angebot und Nachfrage werden in ein computergestütztes Informationssystem laufend eingegeben und stehen den Spediteuren und anderen Interessenten gegen Entgelt kurzfristig zur Verfügung. Eine Vielzahl von Anbietern und Nachfragern, ein schneller Zugriff auf die Daten und die Zuverlässigkeit der Beteiligten sind ebenso Voraussetzung für den Erfolg der Frachtenbörsen wie die schnelle und zuverlässige Transportabwicklung von Komplett- und auch von Teilladungen. Leerläufe können vermieden und Kosten reduziert werden.

Was ist unter einem Güterverkehrszentrum (GVZ) zu verstehen?

Ein **Güterverkehrszentrum** liegt in einem wirtschaftlichen Ballungszentrum, in dem sich Güterströme schneiden. An dieser Schnittstelle des Güterverkehrs entsteht Bedarf an Umschlags-, Lager- und Beförderungsleistungen und zusätzlich an logistischen Dienstleistungen. Diese Bedarfe sollen von den hier konzentrierten Dienstleistern – überwiegend Spediteure und Frachtführer – zur optimalen Versorgung der Verbraucher gedeckt werden.

Die Dienstleister bilden eine Betreibergesellschaft, die das **GVZ** unterhält. Die öffentliche Hand (Gemeinde, Stadt, Bundesland) kann beteiligt sein. Die Bundesregierung fördert die Einrichtung von GVZ.

Welche allgemeinen Aufgaben sollen Güterverkehrszentren erfüllen?

Durch die **Güterverkehrszentren**, die an den Schnittstellen der Güterströme im Transitland Deutschland liegen, soll der dort entstehende bedeutende Bedarf an Verkehrsleistungen gedeckt werden. Durch Konzentration von Spediteuren und anderen Dienstleistern auf einem begrenzten Gelände soll der regionale und überregionale Güterverkehr – je nach Standort auch europa- oder weltweit – kostengünstig und umweltfreundlich abgewickelt werden. Das Angebot an logistischen Dienstleistungen wird durch Zusammenarbeit der unterschiedlichen Dienstleister im GVZ verbessert. Im **multimodalen Verkehr** können durch die Kombination der Verkehrsmittel Lkw und Bahn, (bei entsprechendem Standort des GVZ) über Binnenschiff, Seeschiff und Flugzeug alle Wirtschaftszentren in Deutschland, aber auch in aller Welt bedient werden.

Welche einzelnen Leistungen können in einem GVZ angeboten werden?

Das Angebot ergibt sich aus der geographischen Lage, dem wirtschaftlichen Umfeld und dem Leistungsspektrum der GVZ-Mitglieder. Angeboten werden Leistungen der:

- ◆ **Umschlagseinrichtungen:** Umschlagsanlagen der Spediteure bzw. Lkw-Unternehmer, der Kombi-, Container-, Car-gobahnhöfe u. a.,
- ◆ **Logistikläger** als Dauerlager, Zwischenlager zur üblichen Lagerbehandlung, zum Kommissionieren usw.,
- ◆ **Logistikläger für Beschaffungs- und Distributionslogistik,**
- ◆ **Containerdepots**
- ◆ **Containerdienste**, Containerpackstationen,
- ◆ **City-Logistik** und ähnliche Frachtführerzusammenschlüsse zur Abwicklung des regionalen Güterverkehrs und zur kostengünstigen und umweltfreundlichen Versorgung des städtischen Gebietes,
- ◆ **Tankstellen**, Reparaturbetriebe,
- ◆ **Restaurationsbetriebe** u. a.

Wo liegen schwerpunktmäßig Einsatzbereiche des Lkw-Spediteurs in der Wirtschaft?

Lkw-Spediteure sind in der **Beschaffungslogistik** von Industrie und Großhandel eingebunden. Nach festen Fahrplänen besorgen sie Gütertransporte oder führen sie durch. In Dauerauftragsverhältnissen beliefern sie ihren Auftraggeber produktions- oder absatzgerecht nach seiner Zeitvorschrift (Just-in-time) mit den bestimmten Warenarten und -mengen.



Quelle: DVZ Nr. 25/ 2. März 2004

Lkw-Spediteure sind in der **Distributionslogistik** tätig. Sie sorgen für Einrichtung und Betrieb von **Logistiklägern** als eigene Lager, aber

auch in Gemeinschaftsunternehmen mit Herstellern/Händlern. Sie **organisieren den An- und den Abtransport** der Güter über die Straße, die Schiene, im Spediteursammelverkehr, im Kep-Dienst (Kurier-, Express-, Paketdienst) oder in kombinierten Verkehren, die sich vor allem in einem GVZ anbieten.

Was ist unter „City-Logistik“ zu verstehen?

Unter dem Begriff „City-Logistik“ ist eine Kooperation von selbstständig arbeitenden Speditionen zu verstehen, die ihr Sammelgut, das für Einzelhändler und andere Empfänger eines wirtschaftlichen Ballungsgebietes bestimmt ist, gemeinsam zustellen. Gründe dieser Zusammenschlüsse liegen in überlasteten Straßen, der Möglichkeit besserer Fahrzeugauslastung, der **Kostenreduzierung** und der Umwelt-freundlichkeit.

Wie werden die Zustellaufräge der City-Logistik abgewickelt?

Die einzelnen Sendungen werden an einem festgelegten Schuppen bzw. **City-Terminal** angeliefert oder von dem **City-Logistik-Dienstleister** beim Sammelspediteur abgeholt. Die Aufträge werden dem Dienstleister (Gemeinschaftsunternehmen zur Wahrung der Neutralität gegründet) computergesteuert und gebündelt übergeben. Der Dienstleister erledigt die laufende Tourenplanung unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsinformationen (Computersoftware) und stellt die Sendungen zu. Eine scannergestützte Sendungsverfolgung über **Barcodeing** ist möglich, ebenso die Anbindung eines Empfängers über Computer bzw. Fax oder Telefon.

Zeigen Sie einem Kunden die Vorteile auf, die die Beauftragung eines Lkw-Spediteurs mit sich bringt!

Der Lkw-Spediteur kennt aus seiner ständigen Tätigkeit heraus den **Güterkraftverkehrsmarkt**. Er hat die erforderlichen Fachkenntnisse, die im nationalen und im internationalen Verkehr erforderlich sind. Computergestützte Tourenplanung und funkgesteuerte Orientierungssysteme (**Telematik**) werden eingesetzt, um die Transporte schnell und sicher auszuführen. Sind keine eigenen Fahrzeuge einsetzbar, besorgt der Spediteur Vertragszüge oder Fremd-Lkw; er kennt die Leistungsfähigkeit fremder Lkw-Unternehmer. Auch kann er sich einer geeigneten Frachtenbörse bedienen. Er findet die optimale Verlademöglichkeit aus den Angeboten des **Güterverkehrszentrums**, an dem er beteiligt ist.

Emil Schnell & Co., Spediteure, Frankfurt (Main), erhalten von der Frankfurter Motorenwerke GmbH, Frankfurt, den Auftrag, 2 Kisten und 2 unverpackte Kolli Elektromotoren und Anker dazu, insg. 10.780 kg von Frankfurt (Main) nach Hamburg-Freihafen, 509 km, zu verladen. Der Empfänger ist Emil Schnell & Co., Hamburg; die Sendung

Der Spediteur führt folgende Arbeiten durch:

- ◆ **Auftragsbearbeitung:** Der Auftrag, der schriftlich über Fax oder DFÜ eingetroffen ist, wird gelesen und vom Sachbearbeiter gründlich durchgearbeitet.
- ◆ **Auftragskontrolle auf Vollständigkeit und Richtigkeit der Weisungen und Dokumente:**
- ◆ **Kontrolliert** wird, ob
 - ein Speditions- oder Frachtvertrag/Selbsteintritt vorliegt,
 - der Auftrag durchführbar ist (Bahn-, Kombiverladung entfallen; eigener/fremder Lkw und Termin, JIT, sind planbar),
 - Besonderheiten des Gutes feststellbar sind (gem. Auftragsangaben 1 Schwerkollo, 2 Kolli sperrig, geeigneter Lkw ist einsetzbar; Ausfuhrerklärung liegt vor),

ist am ... bis 16 Uhr abzuliefern, Entladestelle Hamburg-Freihafen, Schuppen 63 (vgl. Lkw-Frachtbrief im Anhang). Welche Arbeiten führt der Spediteur in Frankfurt vor Beginn der Auftragsabwicklung durch?

Welche Arbeiten führt der Spediteur nach Eintragung der Daten in das Speditionsbuch durch?

Auf der Fahrt verliert der firmeneigene Lkw der Fa. Emil Schnell eine Kiste. Es entsteht ein Totalschaden von 2.100 EUR. Wie ist die Rechtslage?

- die Freigabe der Sendung durch Auftraggeber erfolgt (Lieferschein liegt vor).
- ◆ **Preis festlegen:** vereinbarter Preis ab Lager bis frei Schuppen, evtl. Nachkalkulation der Fracht.
- ◆ **Unstimmigkeiten klären** (hier keine).
- ◆ **Auftragsbestätigung:** Der Lkw ... ist am ... um 6 Uhr ladebereit am Lager Industriestr.; dem Kunden mündlich/tel. erteilt. Mit der Auftragsbestätigung ist der Speditionsvertrag geschlossen.
- ◆ **Führen des Speditionsbuches** mit Position.

Nach Eintragung der Auftragsdaten (manuell/Computer) in das Speditionsbuch führt der Spediteur folgende Arbeiten durch:

- ◆ **Entscheidung über die Verladung:** eigener Lkw (Selbsteintritt),
- ◆ geeignete **Beiladung** bei Bedarf besorgen (über Kollegen, Lade Raumverteilungsstelle, Frachtenbörse u. a.),
- ◆ **Disposition des Lkw und Dokumentation:** Lkw nach Abmessungen und Gewichten bestimmen, Lkw-Frachtbrief erstellen und mit Arbeitsauftrag/Lieferschein an unseren Fahrer; Kontrolle der zollamtlich vorabgefertigten AE, die dem Frachtbrief als Anlage beigelegt wird,
- ◆ **Übernahme der Sendung sichern:** Der Kunde als Versender belädt den Lkw; der Fahrer kontrolliert die **betriebssichere Beladung**, führt die Schnittstellenkontrolle durch und erteilt dem Versender die Empfangsquittung, evtl. vorher Sendungsverfolgung veranlassen,
- ◆ **Überwachung der Beförderung bis zur Ablieferung in Hamburg:** ordnungsgemäße Empfangsquittung durch den Empfänger, Entladebericht erstellen,
- ◆ Abrechnung, **Versandanzeige**,
- ◆ Erledigung des Speditionsbuches, Ablage.

Nach § 412 HGB ist der Versender für die **beförderungssichere** Verladung verantwortlich; er muss das Gut laden, stauen und auf der Ladefläche befestigen. „Der Frachtführer hat für die **betriebssichere** Verladung zu sorgen.“

Im Regelfall ist hier davon auszugehen, dass der Frachtführer/Fahrer seine Pflicht, durch sorgfältige Kontrolle für die betriebssichere Verladung zu sorgen, verletzt hat, sonst wäre die Kiste nicht heruntergefallen. Damit muss er nach § 425 HGB im Rahmen seiner Obhutshaltung den Güterschaden von 2.100 EUR voll ersetzen.

Kann der Frachtführer jedoch nachweisen, dass der Schaden durch den Versender verursacht worden ist (z. B. durch fehlerhafte Befestigung, durch fehlerhaftes Befestigungsmaterial, die Fehlerhaftigkeit war nicht feststellbar), dann wird er von der Haftung befreit.



Bahnspedition

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen als Frachtführer

Stellen Sie gesetzlichen Grundlagen des Eisenbahnverkehrs dar!

Die Gesetzgebungskompetenz für Bund und Länder ergibt sich aus dem Grundgesetz. Der GG Artikel 73 legt fest, dass der Bund für die in seinem Eigentum sich befindenden Eisenbahnen die Gesetzgebung in bezug auf die Verkehrsleistungen (Güter-/Personenverkehr) und auf den Fahrweg hat. Der Bund muss die Schienenwege bauen, unterhalten und betreiben und darf dafür Benutzungsentgelte verlangen.

Durch den GG Artikel 74 können die Länder Regelungen für Schienennbahnen erlassen, die nicht dem Bund gehören. Darunter fallen

- ◆ nichtbundeseigene Eisenbahnen (öffentliche und nichtöffentliche)
- ◆ Straßenbahnen
- ◆ Magnetschwebebahnen
- ◆ Bahnen besonderer Bauart

Die hoheitlichen Verwaltungsaufgaben der Eisenbahnen des Bundes müssen durch eine eigene Verwaltung durchgeführt werden. Dies ist verankert im GG Artikel 87. Die Details regelt das „Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes“ (auch *Eisenbahnneuordnungsgesetz*).

Wer hat die Verwaltungsaufgaben übernommen?

Seit dem 1. Januar 1994 ist auf diesem Gebiet das ***Eisenbahn-Bundesamt (EBA)*** tätig. Sie ist eine selbstständige Bundesoberbehörde und untersteht dem Bundesminister für Verkehr.

Beschreiben Sie die Bedeutung und die Aufgaben des „Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ (AEG)!

Das „Allgemeine Eisenbahngesetz“ (AEG) ist Bestandteil des Eisenbahnneuordnungsgesetz/Artikel 5. Seine Gültigkeit ist für alle öffentlichen und nichtöffentlichen Eisenbahnen, die ***Eisenbahninfrastruktur*** und ***-verkehrsleistungen*** anbieten, bindend. Für den Güterverkehr, im Gegensatz zum Personenverkehr, gibt es laut AEG keine Beförderungs- und keine Tarifpflicht.

Erklären Sie den Unterschied zwischen öffentlichen und nichtöffentlichen Eisenbahnen?

Laut § 3 AEG sind öffentliche Eisenbahnen gewerbs-/geschäftsmäßig betriebene ***Eisenbahninfrastrukturunternehmen***, deren Schienenwege von allen Verkehrsunternehmen benutzt werden können, und ***Eisenbahnverkehrsunternehmen***, die Güter- und Personenbeförderung anbieten. Zu den nichtöffentlichen Eisenbahnen gehören Hafenbahnen, Werkbahnen, Grubenbahnen, Museumsbahnen, aber auch Privatanschlüsse.

Welche Aufgaben müssen die Eisenbahnen gemäß AEG erfüllen?

Die Eisenbahnen müssen folgende Aufgaben erfüllen:

- ◆ ihren Betrieb sicher führen,
- ◆ Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher bauen,
- ◆ und alle Einrichtungen in „betriebssicherem Zustand“ zu halten.

Das **Eisenbahn-Bundesamt** überwacht die Einhaltung und ist verantwortlich für Abnahmen, Prüfungen, Zulassungen, Genehmigungen u. ä., die Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge betreffen.

Beschreiben Sie die Unternehmensinhalte der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen!

Die **Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)** betreiben Güter- und Personenverkehr mit Hilfe der Eisenbahninfrastruktur (s. „Trasse“) innerhalb einer bestimmten Zeit auf einer festgelegten Strecke.

Die Schieneninfrastruktur wird von den **Eisenbahninfrastrukturunternehmen** betrieben. Sie treten als Anbieter auf und übernehmen das Risiko der Auslastung des Streckennetzes.

Stellen Sie anhand der Deutschen Bahn AG die verschiedenen Unternehmen dar!

Die DB Netz AG ist ein selbstständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das zur Deutschen Bahn AG gehört. Es deckt den Bereich Schieneninfrastruktur ab. Dazugehört nicht nur eine Schieneninfrastruktur, die den Ansprüchen des sich ständig ändernden Marktes mit konkurrenzfähigen Preisen entspricht, sondern auch Anlagen und Einrichtungen rund um den Güterverkehr.

Zu den Nutzern der DB Netz AG gehören die Railion Deutschland AG, DB Fernverkehr AG und DB Regio AG, die alle drei selbstständige Eisenbahnverkehrsunternehmen sind und zum Konzern Deutsche Bahn AG zählen.

Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um das Schienennetz der DB Netz AG nutzen zu können?

Das Unternehmen muss eine Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß dem „Allgemeinen Eisenbahngesetz“ vorweisen können. Voraussetzung für das Erhalten der Zulassung ist fachkundiges Personal und sicheres Fahrzeugmaterial.

Erklären Sie den Begriff „Trasse“!

Unter der **Trasse** versteht man die Bereitstellung von Fahrwegkapazitäten für einen bestimmten Zeitraum auf einer bestimmten Relation für eine bestimmte Zugfahrt.

Wer kontrolliert die Vergabe der Trassen?

Die Kontrolle der Trassen unterliegt der **Trassenagentur**. Die Trassenagentur gehört zum Eisenbahn-Bundesamt.

Grenzen Sie die vier Trassenprodukte der DB Netz AG im Güterverkehr gegeneinander ab!

Es werden folgende Produkte unterschieden: **Güterverkehrs-Standard-Trasse**, **Güterverkehrs-Express-Trasse**, **Güterverkehrs-Zubringer-Trasse** und **Freight-Freeway-Trasse**.

Güterverkehrs-Standard-Trasse: für alle Güterzüge nutzbar,

- ◆ Verknüpfung der Trassen untereinander,
- ◆ mögliche Bedingungen wie feste Ankunftszeiten;

Güterverkehrs-Express-Trasse: - direkte und schnelle Verbindungen zwischen den wichtigsten Güterzentren,

- ◆ hoher Grad an Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit,
- ◆ „Allgemeine Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur“ der DB Netz AG (ABN) als gesetzliche Grundlage;

Güterverkehrs-Zubringer-Trasse: - für die Überführung von leeren und beladenen Wagen zwischen den Güterverkehrsstellen und den Zugbildungsanlagen,

- ◆ Nutzung nur in Verbindung mit einer Güterverkehrs-Standard- oder Güterverkehrs- Express-Trasse,
- ◆ Einreichen eines Bedienkonzeptes für die Region;

Freight-Freeway-Trasse: - für den internationalen Güterverkehr;

- ◆ gleichzusetzen mit der Güterverkehrs-Standard-Trasse im nationalen Verkehr,
- ◆ individuelle Angebote möglich;

Erklären Sie den Begriff „Infrastrukturanschlüsse“!

Die Infrastrukturanschlüsse sind die Verbindungen zwischen den verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Wie setzt sich der Trassenpreis zusammen?

Der Trassenpreis besteht aus folgenden Faktoren:

- ◆ Trassenprodukt,
- ◆ Streckenkategorie,
- ◆ Auslastung,
- ◆ Zu- und Abschläge.

Die ersten drei Punkte stellen den Grundpreis dar, Zu- und Abschläge sind Sonderfaktoren.

Erklären Sie Ihrem Kunden die gesetzlichen Grundlagen für die Auflieferung von gefährlichen Gütern bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen!

Die gesetzlichen Grundlagen sind zu entnehmen aus:

- ◆ „Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter“ (1975)
- ◆ „Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn“ (**GGVSE**) (vgl. **Lkw-Spedition**)
- ◆ „Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn“ (**RID** = Reglement internationale concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer)

Die GGVSE enthält technische Vorschriften über Verpackung, Kennzeichnung, Gefahrzettel¹, Unfallmerkblätter, Vermerke im Beförderungspapier und über das Beförderungsmittel. Die auf internationaler Ebene gültige RID entspricht in vielen Punkten der GGVSE.

¹ s. Anhang

Welche Pflichten muss der Absender bei der Auflieferung gefährlicher Güter erfüllen?

Der Absender muss folgende Punkte beachten:

- ◆ Zulassung des Gefahrgutes zur Beförderung nach GGVSE,
- ◆ Erfüllung der Sicherheitsvorschriften,
- ◆ Angabe genauer Inhaltsbeschreibung im Frachtbrief (entsprechend der Verordnung),
- ◆ Markieren der Packstücke mit Gefahrzetteln
- ◆ Mitgabe der entsprechenden Unfallmerkblätter

Welche Angaben müssen die Unfallmerkblätter enthalten?

- ◆ Detaillierte Beschreibung des gefährlichen Gutes
 - Art der Gefahr
 - Sicherheitsmaßnahmen
- ◆ Maßnahmen bei Personenschaden
- ◆ Maßnahmen im Brandfall, bei Bruch u. ä.
- ◆ Maßnahmen bei Gefährdung von Gewässern.

Welche Angaben enthält das Anschriftenbild eines Güterwagens?

Das **Anschriftenbild** enthält in Zahlen und Buchstaben das Austauschverfahren (im internationalen Verkehr), das Eigentumsmerkmal der Bahnverwaltung, die Wagennummer und das Gattungszeichen.

Welche Bedeutung hat das Zeichen RIV?

Güterwagen, die dieses Zeichen tragen, sind übergängsfähig, d. h. aufgrund von internationalen Vereinbarungen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen zum internationalen Verkehr zugelassen.

RIV-Wagen unterliegen den Bestimmungen des „Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr“ (= Regolamento Internazionale Veicoli). Diese Wagen werden von den europäischen Bahnen zur Beförderung übernommen und nach Entladung leer oder wiederbeladen der Heimatbahn sofort übergeben.

Nennen Sie je drei Beispiele für das Eigentumsmerkmal und für das Gattungszeichen!

Für das Eigentumsmerkmal:

80 Deutsche Bahn AG

70 English Welsh und Scottish Railway

51 Polnische Staatsbahnen

Für das Gattungszeichen:

E offene Wagen/
Regelbauart
(F/Sonderbauart)

Z Kesselwagen
I Wagen mit Temperaturbeeinflussung
(Kühlwagen)

Von wem wird das Anschriftenbild zusammengestellt?

Der „**Internationale Eisenbahnverband**“ (UIC = Union Internationale des Chemins de Fer) hat ein international einheitliches Verschlüsselungssystem aufgestellt. Mitglieder des UIC sind alle europäischen Bahnen.

Grenzen Sie einen Großcontainer zu Mittelcontainer ab!

Bei dem **Mittelcontainer** handelt es sich um geschlossene oder offene Behälter aus Metall mit einem Fassungsraum von ca. 6-13 m³. Die Lastgrenze liegt bei 5 t. Diese Behälter gibt es mit verschiedenen lade-technischen Einrichtungen und in verschiedenen Typen für feste, flüs-

sige und staubförmige Güter. Außerdem sind sie kranbar und werden beim Transport auf einem Behältertragwagen montiert.

Auch den **Großcontainer** gibt es in verschiedenen Ausführungen. Sie eignen sich für den Binnenverkehr. Angeboten werden sie in den Größen 20' und 40' mit einer Zuladung von bis zu 21,5 t. bzw. 26,7 t. Sie sind nicht isogenormt. Zuständig für den Großcontainerverkehr ist die „*Transfracht International*“.

Wann kommt der Überseecontainer zum Einsatz?

Der **Überseecontainer** wird im kombinierten Überseeverkehr eingesetzt. Die Vermietung erfolgt durch Reedereien, Speditionen und Containergesellschaften, die auch die jeweiligen Konditionen und Preise festlegen. Diese Container sind isogenormt und werden als 20'-, 30'-, 40'- und 45'-Behälter angeboten.

Beschreiben Sie den Großcontainerverkehr der Bahn!

Der **Großcontainerverkehr** hat seinen Schwerpunkt im **kombinierten Verkehr**. So kann der Vor- bzw. Nachlauf per Lkw, Bahn oder Binnenschiff erfolgen, während das Seeschiff den Rest des Transportes übernimmt.

Um den Großcontainerverkehr besonders zu fördern, hat die Bahn Containerterminals verstärkt gebaut. Außerdem setzt sie Containerschnellzüge fahrplanmäßig im In- und Ausland ein. Ergänzt wird das Angebot durch „*Shuttle-Verkehre*“ und durch das *InterCargo-System*.

Erklären Sie Ihrem Kunden, warum ein Frachtbrief ausgestellt werden sollte!

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen tritt als Frachtführer auf und kann somit lt. HGB § 408 das Ausstellen eines **Bahnfrachtbriefes** verlangen. Der Inhalt des Frachtbriefes wird durch § 408 HGB und die „Allgemeinen Beförderungsbedingungen“ des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgeschrieben.

Aus welchen Teilen besteht der Bahnfrachtbrief im nationalen Eisenbahnverkehr?

Der Frachtbrief besteht aus mindestens vier Originalen:

- ◆ Versandblatt für die Güterverkehrsstelle Versand,
- ◆ Frachtbriefdoppel für den Absender,
- ◆ Empfangsblatt für die Güterverkehrsstelle Empfang,
- ◆ sendungsbegleitender Frachtbrief für den Empfänger.

Wozu dient der Frachtbrief?

Der unterzeichnete Frachtbrief dient als

- ◆ **Empfangsberechtigung** des Eisenbahnverkehrsunternehmens,
- ◆ **Beweisurkunde** über Abschluss und Inhalt des Frachtvertrages für alle Beteiligten,
- ◆ **Begleitpapier** der Sendung (schriftliche Unterlage für Transportabwicklung),
- ◆ **Sperrpapier** (Frachtbriefdoppel).

Worin unterscheiden sich der Bahnfrachtbrief und das Konnossement (Bill of Lading)?

Im Gegensatz zum Konnossement ist der Bahnfrachtbrief kein **Wertpapier**, das heißt durch ihn können keine Besitzrechte an der Ware weitergegeben werden.

**Werwickelt die
Beförderung von
Überseecontainern ab?**

Die „Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Frankfurt am Main (TFG)“ führt die Beförderung von Überseecontainern zwischen den deutschen Seehäfen und den Empfängern und Versendern in Deutschland, Österreich und der Schweiz durch. Sie tritt als Frachtführer auf. Die **TFG** führt die Beförderung im eigenen Namen und auf eigene Rechnung durch. Partner sind die jeweiligen EVU² und die ortsansässigen LKW-Unternehmer.

**Wodurch wird bei der
Railion Deutschland
AG der Bahnfrachtbrief
seit 2002 im nationalen
Schienenverkehr
ersetzt?**

Der **Bahnfrachtbrief** als transportbegleitendes Papier wird durch folgende Faxdokumente ersetzt:

Absender:

„Auftragsquittung zu Auftr.-Nr.“

Dieses Dokument ersetzt das Frachtbriefdoppel und gilt als Quittung für den Auftrag.

Empfänger:

„Auftragsvormeldung zu Auftr.-Nr.“

Information über eine Sendung, die an ihn unterwegs ist.

„Ablieferschein zu Auftr.-Nr.“

Dieses Dokument ersetzt den alten „Auftrag/Ablieferschein“.

Ausnahmen bilden Transporte mit Gefahr-, Zoll-, Militär- und Abfallgut und spezielle Sendungen im kombinierten Verkehr. Das transportbegleitende Dokument für diese Verkehre ist der „**Transportschein**“, der dem Bahnfrachtbrief ähnelt.

**Grenzen Sie die
folgende Zahlungsver-
merke, die im natio-
nalen Schienenverkehr
Verwendung finden,
gegeneinander ab:
frei – unfrei
frei Fracht - frei aller
Kosten!**

Der Zahlungsvermerk „**frei**“ besagt, dass der Versender die Fracht für die gesamte Strecke und alle beim Versand entstandenen Kosten bezahlt. Bei „**unfrei**“ übernimmt der Empfänger die Fracht und alle Nebenkosten.

Die Frankatur „**frei Fracht**“ besagt, dass der Versender nur die Fracht für die Beförderungsstrecke übernehmen muss. Handelt es sich beim Zahlungsvermerk um „**frei aller Kosten**“, so bezahlt der Versender alle nicht vom Empfänger verursachten Kosten, wie z. B. Fracht, Nebenkosten und Zölle.

**Welche Bedeutung hat
das Frachtbriefdoppel?**

1. Das Frachtbriefdoppel ist für den Versender die Beweiskunde über Abschluss und Inhalt des Frachtvertrages.
2. Es ist für den Versender die Empfangsberechtigung des Eisenbahnverkehrsunternehmens über die von ihm aufgelieferte Sendung.
3. Nur unter Vorlage des Frachtbriefdoppels führt das Eisenbahnverkehrsunternehmen eine nachträgliche Verfügung durch. Mit

Erklären Sie den Begriff „Tariffreiheit“ (Preisfreiheit) in Deutschland!

Nach welchen Abrechnungsgrundlagen ermittelt z. B. die Railion Deutschland AG ihre Preise (Fracht und Nebenleistungen-entgelte)?

Für welche Schäden haftet das Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß HBG?

Welche besonderen Vorschriften gelten bei der Verladung von Gütern aller Art in Großcontainern der Bahn?

der Weitergabe des Doppels gibt der Versender das Recht der nachträglichen Verfügung auf, er wird von der Sendung „abgesperrt“.

4. Durch die **Sperrwirkung** kann „Zahlung gegen Frachtbriefdoppel“ vereinbart werden, weil die Auslieferung an den Empfänger durch den Verkäufer nicht mehr widerrufen werden kann, wenn der Frachtbrief weitergegeben worden ist.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen können ihre Preise nach selbst entwickelten Kriterien zusammenstellen. Diese „**Tariffreiheit**“ wurde durch das „**Tarifaufhebungsgesetz**“ (1994) und das „**Eisenbahnnordnungsgesetz**“ (1993) ermöglicht.

Grundlage der Abrechnung sind die „**Preise und Konditionen für den Wagenladungsverkehr (PKL)**“. Sie enthalten die „**Allgemeine Preisliste (APL)**“ als Standardangebot und die „**Branchen-Preislisten**“ für besondere Angebote. Die Preise der APL, die der Tabelle zu entnehmen sind, werden pro Wagen angegeben und richten sich nach Gewichts- und Entfernungsstufen. Für Warengruppen gibt es einen Abschlag, für geschlossene Züge werden die Preise vereinbart. Vereinbart werden auch die Frachten für explosive und radioaktive Stoffe, ebenso die Entgelte für private Paletten und Lademittel ohne Gut. Entgelte, die im engen Zusammenhang mit dem Transport stehen, sind im Preis enthalten; andere Entgelte, wie Reinigung von Güterwagen, Verzollungen oder logistische Leistungen, werden zusätzlich berechnet (seit 1. Januar 1997).

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen haftet gemäß § 425 HGB für den Schaden, der durch **Verlust oder Beschädigung des Gutes** von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, und der durch **Überschreiten der Lieferfrist** (Verspätungsschaden) entstanden ist. Sie haftet auch ohne Verschulden. Sie unterliegt der **Obhuts- bzw. Schadenshaftung**.

Im Frachtbrief sind zusätzlich einzutragen:

- ◆ im Feld „Verpackung“: die Angabe „Großcontainer“,
- ◆ im Feld „Inhalt“: Eigentümerkennzeichen, Nummer, Länge des Containers in engl. Fuß, Verschlussart bzw. Bleie, bei Gefahrgut die nach GGVE/RID vorgeschriebenen Angaben,
- ◆ im kombinierten Schienen-/Straßenverkehr zusätzlich die nach GGVS oder ADR vorgeschriebenen Angaben,
- ◆ im Feld „Wirkliches Gewicht“: Das Gewicht des Gutes, das Eingewicht und das Bruttogewicht.

2. Internationaler Eisenbahngüterverkehr

Stellen Sie die Beförderungsbedingungen dar, nach denen der Frachtvertrag im internationalen Eisenbahnverkehr abgewickelt wird?

Erklären Sie den Begriff „Gütertransportkorridor“ und nennen Sie die Vorteile!

Nach welchen Tarifen wird im internationalen Eisenbahngüterverkehr abgerechnet?

Diese Beförderungsbedingungen sind in der **CIM** (Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer) enthalten. Für die Beförderung gefährlicher Güter gilt das **RID** (Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer), das der GGVSE (Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn) entspricht. **CIM** (auch **ER** = Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern) und **RID** sind Bestandteil des **COTIF** (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires), das ein einheitliches Beförderungsrecht für den internationalen Bahnverkehr enthält.

Unter der Organisation der **GEB** (*Gemeinschaft europäischer Bahnen*) sind Gütertransportkorridore (auch Freightways/ Freeways genannt) entstanden. Verschiedene Bahngesellschaften haben für bestimmte, grenzüberschreitende Transportverbindungen Vereinbarungen getroffen.

Folgende Vorteile sind dadurch entstanden:

- ◆ einheitliche Verwaltung,
- ◆ gemeinsame Vermarktung der Transportverbindungen,
- ◆ Verkürzung oder Wegfall der Grenzkontrollen.

Die Frachtenabrechnung erfolgt durchgehend von der Versand- bis zur Bestimmungsstation im Ausland nach **Verbandstarifen**, die mit fast allen westlichen Bahnen vereinbart sind. Die Entgelte dieser Tarife sind unverbindlich.

Besteht für den Einzelfall kein internationaler Tarif, so wird in jedem Land die Strecke nach dem jeweiligen Binnentarif abgerechnet. Die Gesamtfracht ergibt sich dann als Summe der einzelnen Frachten, die häufig über der Fracht gemäß Verbandstarif liegt.

3. Spediteur als Vertragspartner eines Eisenbahnverkehrsunternehmens

In welchen Fällen tritt der Spediteur als Vertragspartner eines Eisenbahnverkehrsunternehmens auf?

1. Der Versandspediteur liefert Sendungen bei dem Eisenbahnverkehrsunternehmen auf. Er ist Versender und Frachtvertragspartner.
2. Der Empfangsspediteur ist dem Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber Empfänger oder dessen Bevollmächtigter.
3. Der Sammelspediteur wird als Verkehrsführer oder Empfangsspediteur Vertragspartner des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

4. Im Kombiverkehr werden Spediteureigene Lkw, Auflieger, Anhänger und Container im Fernverkehr mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen befördert.
5. Spediteure mieten oder pachten bahneigene Container, Transcontainer, Behälter, Lagerplätze, Schuppen und Umschlagseinrichtungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

In welcher Form arbeitet der Spediteur mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterversand zusammen?

Der Spediteur schließt in seinem Namen mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen einen **Frachtvertrag** ab. Dann stellt er als Versender den **Frachtbrief** in eigenem Namen aus und hat dem Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber alle Rechte und Pflichten eines Versenders. Gegen seinen Auftraggeber hat er Anspruch auf Rollgeld, Fracht, Provision, Ersatz der Auslagen und Entschädigung für Nebenleistungen.

In welcher Form arbeitet der Spediteur mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Güterempfang zusammen?

Die Formen der Zusammenarbeit richten sich nach den Weisungen, die der Spediteur auf Grund des Auftrages von seinem Auftraggeber erhalten hat. Grundsätzlich bestehen folgende Möglichkeiten:

1. Der Spediteur wird vom Versender als Empfänger im Frachtbrief eingesetzt (**Adressspediteur**). Dem Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber hat er dann alle Rechte und Pflichten eines Empfängers nach HGB.
2. Der Spediteur wird von dem Frachtbriefempfänger durch eine von diesem ausgestellte Einzel- oder Generalvollmacht, die auch bei der Empfangsgüterabfertigung hinterlegt werden kann, zum Empfang der Güter bevollmächtigt (**Vollmachtspediteur**).

Warum werden Spediteure als Adressspediteure im Frachtbrief eingesetzt?

Die Einschaltung des Spediteurs als Adressspediteur kann erfolgen:

1. weil der Spediteur auf Grund eines Speditionsvertrages Besitzer des Gutes werden muss, um den Weitertransport, den Umschlag (Binnen, See-, Flughafen oder Bahnhof) oder die Lagerung zu besorgen oder durchzuführen.
2. weil aus Gründen der Neutralität dem Endempfänger die Herkunft der Sendung nicht bekannt werden darf.
3. weil er eine Sendung nur gegen Einzug einer Nachnahme ausliefern soll,
4. weil Sendungen an verschiedene Endempfänger verteilt werden sollen (Sammelladung eingehend).

Ein Kunde möchte 20 Papierrollen von Hamburg nach München versenden. Beschreiben Sie den Ablauf von der Wagenbestellung bis zur Auslieferung!

Zunächst muss der Spediteur den Antrag zur Gestellung eines Wagens beim Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unter Angabe folgender Punkte stellen:

- ◆ Gewicht der Wagenladung,
- ◆ Gestellungsplatz (Ladestelle),
- ◆ Empfangsbahnhof,
- ◆ Tag der Verladung,

Nimmt das EVU die Bestellung an, so ist der Frachtvertrag abgeschlossen. Der Spediteur sollte seinen Kunden unbedingt darauf hinweisen, dass das Frachtrecht des HGB gilt. Somit steht dem EVU eine Abbestellgebühr zu, sollte die Bestellung vor Bereitstellung wieder storniert werden.

Bei der Gestellung des Wagen hat das EVU folgende Pflichten:

- ◆ Bereitstellen des gewünschten Wagens auf einem *Anschlussgleis (AGL)* oder auf einem *Freiladegleis*,
- ◆ Bereitstellen eines *gereinigten* Wagens,
- ◆ Bereitstellen eines *für die Sendung geeigneten* Wagens.

Um Probleme bei der Durchführung des Transportes zu minimieren, sollte der Frachtbrief vor der Beladung durch den Versender vom EVU vorgeprüft werden.

Nach Beendigung des Ladevorganges prüft das EVU, ob die Sendung *beförderungssicher* verladen worden ist. Dafür ist der Versender verantwortlich.

Sind alle Prüfungen zufriedenstellend verlaufen, wird der Wagen zum Empfangsort befördert. Der Versender muss jetzt noch eventuell, je nach Frankatur, die Fracht und Nebenkosten zahlen und bekommt im Gegenzug die *Originalausfertigung des Frachtbriefes*.

Im *Empfangsort* legt der Spediteur den Frachtbrief vor und übernimmt noch die zu zahlenden Kosten. Bei der Übernahme der Sendung ist es eine wichtige Aufgabe von ihm, die Sendung auf *Vollzähligkeit* und *Beschädigungen* zu kontrollieren. Sollte es zu einem Schadensfall gekommen sein, muss der Spediteur das Eisenbahnverkehrsunternehmen *haftbar* halten.

Anschließend wird die Empfangsbescheinigung ausgestellt und die Sendung dem Empfänger angedient.



Spediteursammelgutverkehr

Wie heißen die am Spediteursammelverkehr Beteiligten, und welche Stellung nehmen sie im Sammelgeschäft ein?

Erklären Sie die Begriffe „Beilader“ und „Briefspediteur“!

Stellen Sie den Unterschied zwischen Bordero und Ladeliste dar!

Der **Versender** (Urversender) schließt mit dem Versandspediteur den Speditionsvertrag, für den die ADSp und die „Kundensätze“ des Versandspediteurs gelten, und übergibt ihm seine Sammelteilsendung. Der Versandspediteur führt die Schnittstellenkontrolle durch.

Der **Versandspediteur** fasst alle Sendungen seiner Versender relativweise in seinem Sammelschuppen zu einer Sendung (Ladung) zusammen. Diese übergibt er einem Lkw-Unternehmer zur Beförderung an den Empfangsspediteur. Selbsteintritt oder Einschaltung der Bahn als Frachtführer ist möglich.

Der Empfangsspediteur empfängt die geschlossene Sendung und führt die Empfangskontrolle (Schnittstellenkontrolle) jeder einzelnen Sendung durch. Dann verteilt er die Teilsendungen an die **Endempfänger gegen Empfangsquittung**. Diese sind in den meisten Fällen Kaufvertragspartner des Versenders.

ADSp und HGB bilden die rechtlichen Grundlagen des Speditionsvertrages.

Beilader sind Sammelspediteure, die einem Versandspediteur Teilsendungen für eine Verkehrsrichtung übergeben. Dadurch kann sich jeder Spediteur am Sammelverkehr beteiligen, auch wenn er nur ein geringes Sendungsaufkommen hat.

Briefspediteure oder Korrespondenzspediteure werden im Sammelverkehr die Spediteure genannt, an die der Empfangsspediteur Teilsendungen gemäß Bordero ausliefern muss. Der Versandspediteur oder der Beilader schreibt vor, dass die Sendungen dem Endempfänger, der dem Empfangsspediteur nicht bekannt ist, durch den Briefspediteur zu übergeben sind.

Das Bordero, das vom absendenden Sammelspediteur ausgestellt wird, dient als **Speditionsauftrag** für die Auslieferung der **einzelnen Teilsendungen** an den Endempfänger, versehen mit Hinweisen für Nachnahmen und Anlieferungsanweisungen (besondere Zeiten, besondere Anlieferungsorte usw.) als **Versandanzeige**, als **Speditionsbuch** und als **Abrechnungsunterlage** für die beteiligten Spediteure (Rechnung und Rückrechnung) usw.

Die Ladeliste, die vom Versandspediteur als Versender der Sammelsendung ausgestellt wird und in der alle Teilsendungen einzeln aufgeführt sind, dient dem Empfangsspediteur zum **Empfang der einzelnen Teilsendungen**, die im Frachtbrief nicht verzeichnet sind. Dem Ver-

sandspediteur kann sie als Verladepapier, dem Frachtführer als Kontrollpapier über die Zusammensetzung der ganzen Ladung und zu anderen Zwecken dienen. Wenn für die beteiligten Spediteure bzw. Lkw-Unternehmer keine Notwendigkeit zur Geheimhaltung von Kundenbeziehungen besteht, wird eine **Kopie des Borderos als Ladeliste** verwendet.

Was enthält der Speditionsauftragssatz (Stadtfrachtbrief)?

Dieser Formularsatz, der vom Versender auszustellen ist, enthält alle Einzelheiten der Sendung, den Versender, den Endempfänger, den Frankaturvermerk und Auslieferungsvorschriften. Er ist der Speditionsauftrag des Versenders an den Versandspediteur.

Erfolgen die Auftragserteilung und -abwicklung durch Datenfernübertragung (DFÜ), werden diese Sendungseinzelheiten im EDV-System des Spediteurs gespeichert. Sie werden dann zum Erstellen des Borderos, der Ladeliste, des Speditionsbuches, der Rechnungen usw. verwendet.

Aus welchen Teilen besteht der Speditions- auftragssatz?

Der Speditionsauftragssatz besteht aus

1. dem **Speditionsauftrag** des Versenders,
2. der **Rechnung** an den Versender,
3. dem **Speditions-Übergabeschein** für den Empfänger.

Er dient auch als Anlieferpapier am Schuppen.

Welche Papiere muss der Versandspediteur als Absender aussstellen?

Der Versandspediteur stellt den **Frachtbrief** (falls vom Frachtführer verlangt) über die ganze Sammelsendung mit der Inhaltsangabe „Spediteursammelgut“ und dem Gesamtgewicht aus und zusätzlich die **Ladeliste**, die für jede Teilsendung Markierung, Zahl der Kollis, Inhalt und Gewicht enthält.

Fassen Sie die Aufgaben der Entladeliste und der Rollkarte (Tourenliste) zusammen!

Die **Entladeliste** wird vom Lagerpersonal des Empfangsspediteurs für folgende Tätigkeiten eingesetzt:

- Notieren des vollzähligen und ordnungsgemäßen Eintreffens der avisierten Sendungen,
- Eintragen von Monituren (Abweichungen)
- und Vermerken des Stellplatzes, wo die Sendung zur Zurollung oder Abholung bereit steht.

Die **Rollkarte** ist ein Beförderungsbegleitpapier und wird dem Zustellfahrer mit der Sendung übergeben. Ihr kann er alle für die Zustellung wichtigen Daten entnehmen:

- Aufstellung aller Endempfänger mit genauer Adresse und den dazugehörigen Absendern,
- Details der Sendungen (Anzahl, Gewicht, Volumen).

Die Quittung über den Erhalt der Sendung kann auf der Rollkarte oder einem Auslieferschein (auch Spediteur-Übergabe genannt) erfolgen.

Nach welchen Preisen rechnet der Lkw-Unternehmer im Sammelverkehr ab?

Der Versandspediteur der gesamten Ladung vereinbart mit dem Lkw-Unternehmer vor Abschluss des Frachtvertrages die Fracht und Nebenkosten. Mangels Vereinbarung werden die üblichen Entgelte oder angemessene Entgelte berechnet (Vgl. Kalif). Wird der Transport der gesamten Ladung mit eigenem Lkw durchgeführt, ist eine exakte Kalkulation der Selbstkosten erforderlich.

Nach welchen Preisen rechnet der Sammelspediteur mit seinen Kunden ab?

Der Sammelspediteur rechnet mit seinen Kunden (Versender oder Endempfänger je nach Frankatur) die Sammelfracht für die einzelne Sendung nach seinem hauseigenen Kundensatz ab. Diese Vergütung wird vor Vertragsabschluss mit dem Versender bzw. Empfänger vereinbart. Mangels Vereinbarung werden die üblichen oder die angemessenen Entgelte abgerechnet. Immer ist der Sammelspediteur zu genauer Kalkulation und laufender Kostenkontrolle gezwungen.

Bestehen verbindliche Abrechnungsgrundlagen bzw. empfohlene Tarife (Kundensatztarif)?

Durch das Tarifaufhebungsgesetz von 1994 sind alle Tarife ungültig geworden, damit auch die so genannten Kundensätze. Die Sätze dieses Tarifes sind aber den Beteiligten zur Anwendung empfohlen worden.

Spediteure haben sich zur „**Vereinigung der Sammelfgutspediteure im BSL (VERSA)**“ zusammengeschlossen. Diese Vereinigung hat für die ihr angeschlossenen Mitglieder **unverbindliche Preisempfehlungen** mit Bedingungen und Entgelten herausgegeben (Nachfolgebedingungen der ungültig gewordenen Kundensatzempfehlungen). Diese Preisempfehlungen werden zwischen dem Spediteur, der Mitglied der Vereinigung sein muss, und dem Kunden im Speditionsvertrag vereinbart.

Im Oktober 2005 wurde sie durch eine neue unverbindliche Preisempfehlung des DSLV abgelöst.

Welchen Rechtscharakter haben diese Preisempfehlungen?

Diese **Preisempfehlungen** werden nur wirksam, wenn sie im **Speditionsvertrag** vereinbart worden sind und wenn der Spediteur Mitglied der „Vereinigung der Sammelfgutspediteure im BSL“ ist. Sie sind erlassen auf Grundlage der Mittelstandskartellregelungen. Sie sind nicht beim Bundeskartellamt hinterlegt bzw. angemeldet worden. Das Bundeskartellamt übt jedoch Missbrauchaufsicht aus.

Welche Leistungen des Sammelspediteurs werden grundsätzlich durch die Entgelte des Kundensatzes abgegolten?

Die Entgelte sind die Vergütung, die der Spediteur im Sammelverkehr von seinem Auftraggeber erhält. Abgegolten werden alle Leistungen ab Übernahme des Gutes vor dem Hause des Versenders bis Übergabe des Gutes an den Empfänger vor seinem Hause (**Haus-Haus-Entgelt**). Die Leistungen enden bereits am Ankunftsschuppen bei Selbstabholung durch den Empfänger, bei Überweisung an einen anderen Spediteur usw. Alle Ansprüche, wie die Empfangsspediteurvergütung, Auslagen oder zusätzliche Leistungen, werden ausgehandelt. Nach § 460 Abs. 2 HGB kann der Sammelfgutspediteur eine angemessene Bezahlung verlangen.

Was ist im Spediteur-sammelverkehr unter Reexpedition zu verstehen?

Unter Reexpedition ist die **Weiterleitung** einer Sammelsendung über den Empfangsplatz (**Zielplatz**) der ganzen Sendung/Ladung hinaus **bis zum Nebenplatz**, an dem der Empfänger seinen Sitz hat, zu verstehen.

Welche zusätzlichen Leistungen hat der Empfangsspediteur bei einer Reexpedition zu erbringen?

Nach Empfang und Schnittstellenkontrolle muss der Empfangsspediteur am Zielplatz diese Teilsendung neu zur Beförderung an den Endempfänger aufliefern. Diese Beförderung führt er im Selbsteintritt mit eigenem Fahrzeug aus, oder er schließt einen Frachtvertrag mit einem Lkw-Unternehmer des Nah- oder Ortsverkehrs. Er erstellt den Frachtbrief und die erforderlichen Tickets, falls Versandlabel fehlen bzw. nicht verwendbar sind. Er übergibt die Sendung dem Frachtführer gegen Quittung. Er rechnet die Weiterleitung mit dem Versandspediteur im Bordero ab. In den Ballungsgebieten kann er zur Zustellung die Dienste der City-Logistik o.ä. in Anspruch nehmen. In bestimmten Fällen können Kep-Dienste beauftragt werden.

Welche Posten enthält die Reexpeditionsrechnung des Empfangsspediteurs an den Versandspediteur?

In der Reexpeditionsrechnung sind folgende Posten der Weiterleitung zu erfassen:

1. **Rollgeld** von der Entladestelle des Wagens bis zur Auflieferstelle,
2. **Stückgutfracht** bis zum Bestimmungsort, „frei Haus“ (evtl. Rollgeld dort),
3. **Reexpeditionsprovision,**
4. **Frachtbrief**, Tickets, kleine Kosten etc.

Diese Beträge werden dem Versandspediteur **einzelн oder als Übernahmesatz** in der Rückrechnung belastet.

Welche Posten würden Sie als Empfangsspediteur an den Versandspediteur abrechnen?

Die Rückrechnung über die ganze Sendung/Ladung können folgende Positionen enthalten:

1. **Entladen und Verteilen** für die ganze Ladung,
2. **Hausfrachten** für „frei Haus“-Sendungen,
3. **Reexpeditionskosten und Hausfracht** für „frei Haus“-Sendungen,
4. sonstige Kosten des Empfangsspediteurs,
5. Avisgebühren,
6. Nachnahmevergütungen,
7. für „unfrei“-Sendungen geleistete Tätigkeiten zu erteilende Gutschriften.

Wie haftet der Spediteur im Sammelverkehr?

Der Spediteur ist im Sammelverkehr nach HGB seinem Kunden gegenüber als Frachtführer tätig. Er haftet für Güter- und Verspätungsschäden (Obhutshaftung), es sei denn, der Schaden beruht auf Umständen, „die der Frachtführer auch bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.“ (§ 425 ff. HGB) – Als Vertragsgrundlage gelten die ADSp.

Der Versandspediteur Emil Schnell & Co., München, erhält den Auftrag, 2 Behälter Haushaltswaren 180 kg an den Einzelhändler Berg (Zielplatz) zu verladen, abzuliefern

Der Versandspediteur führt folgende Arbeiten durch:

- ◆ **Auftrag lesen** und sorgfältig durcharbeiten: Der Versender erteilt den Auftrag schriftlich (**Speditionsauftragsatz**), telefonisch, seltener stillschweigend, oft über DFÜ/EDIterm.
- ◆ **Auftragskontrolle auf Vollständigkeit und Richtigkeit der Weisungen und Dokumente:**
- ◆ **Kontrolliert** wird,

am ... bis 14 Uhr.
Welche Arbeiten führt der Versandspediteur durch?

- ***ob alle erforderlichen Sendungsdaten*** und Dokumente vorhanden sind,
 - ***ob die Teilsendung im eigenen Sammelverkehr*** befördert werden kann oder ob sie vom Versandspediteur ***als Beilader*** einem Spediteurkollegen übergeben werden muss und
 - ***ob sie bis zum gegebenen Zeitpunkt*** ausgeliefert werden kann.
- ◆ ***Besonderheiten*** der Sendung sind nicht gegeben (Sperrgut u. a.).
 - ◆ ***Der Preis*** gemäß „Kundensatz“ oder nach Vereinbarung wird festgesetzt. Liegt eine Reexpedition vor, muss kalkuliert werden, ob die zusätzlichen Kosten durch den erzielbaren Preis abgedeckt werden.
 - ◆ Die ***Auftragsannahme*** erfolgt durch Schweigen, schlüssiges Handeln oder seltener durch zusätzliche Auftragsbestätigung.
 - ◆ Die ***Position*** wird angelegt. Die Auftragsdaten werden in das ***Speditionsbuch*** eingetragen, entweder manuell oder durch Computereingabe, falls diese Daten nicht automatisch durch DFÜ im Computer erfasst sind. Als Speditionsbuch kann das Bordero dienen.
 - ◆ Anlieferung am Versandschuppen und Verladung.

Stellen Sie die Arbeiten eines Versandspediteurs einer Sammelladung zusammen!

Der Versandspediteur einer Sammelladung führt folgende Arbeiten aus:

- ◆ ***Auftragskontrolle***,
- ◆ ***Abholen der einzelnen Sendungen beim Versender*** nach Auftrag einschl. Empfangskontrolle durch den Fahrer oder ***Veranlassen der Selbstanlieferung*** durch den Versender oder Beilader, auf Speditionsauftragssatz,
- ◆ ***Annahme*** der Teilsendungen am Sammelschuppen und ***Schnittstellenkontrolle***, Sortieren und Bereitstellen zur Verladung,
- ◆ ***Disponieren der Fahrzeuge*** nach Zielplätzen (Relationen),
- ◆ ***Zusammenstellen der Ladungen, Verladen*** der Teilsendungen,
- ◆ ***Dokumentation***: Erstellen der ***Ladeliste*** und des ***Frachtbriefes*** über die ganze Ladung für den Frachtführer/Fahrer, Erstellen des ***Borderos*** (Speditionsbuch mit Position) mit den Daten der Teilsendungen inkl. Nachnahmen und Fracht für „unfrei“-Sendungen als Auftrag für den Empfangsspediteur,
- ◆ ***Versand des Borderos*** an den Empfangsspediteur über Fax, DFÜ,
- ◆ ***Abrechnung der „frei“-Sendungen*** mit den Versendern, Rechnungsversand (= Versandavis), Buchungen,
- ◆ Bearbeiten der ***Rückrechnung*** des Empfangsspediteurs,
- ◆ ***Speditionsbuch*** bearbeiten, austragen, Ablage.

Welche Arbeiten führt der Empfangsspediteur eines Sammel-Lkw aus?

Nach Eingang des Borderos als Auftrag des Versandspediteurs führt der Empfangsspediteur folgende Arbeiten aus:

- ◆ Das Bordero und die beigefügten Speditionsübergabescheine der einzelnen Teilsendungen werden kontrolliert (***Auftragskontrolle***) und gründlich durchgearbeitet,

- ◆ die **Position** wird angelegt, das Bordero dient als Speditionsbuch,
- ◆ **Vorbereiten des Verteilens** gemäß Bordero,
- ◆ **Entladen** des Fahrzeuges und **Schnittstellenkontrolle** anhand der Ladeliste,
- ◆ **Entladebericht** wird angefertigt,
- ◆ **Verteilen der Teilsendungen:**
 - **Locogüter** werden den Endempfängern **zugerollt** (Rollauftrag für eigene/fremde Fahrzeuge, evtl. City-Logistik u. a.),
 - **Locogüter** werden den Selbstabholern und Briefspediteuren **avisiert** und zur Auslieferung **bereitgestellt**,
 - **Reexpeditionsgüter** werden neu aufgeliefert,
 - Lagergüter werden vereinbarungsgemäß eingelagert,
- ◆ **Nachnahmen** und „unfrei“-Frachten werden beim Endempfänger **eingezogen**,
- ◆ Die **Rückrechnung** an den Versandspediteur über „Entladen und Verteilen“, Rollgelder, Reexpeditionskosten und Kosten für zusätzliche logistische Leistungen werden erstellt, gebucht und abgeschickt,
- ◆ **Speditionsbuch** bearbeiten, austragen, Ablage.

Grenzen Sie die Begriffe „Locogüter“ und „Überweisungsgüter“ ab!

Erklären Sie die Begriffe „Beilader“ und „Korrespondenzspediteur“!

Ihr Kunde möchte gern wissen, auf welcher rechtlichen Grundlage Sie als Fixkostenspediteur arbeiten!

Erklären Sie den Begriff „Schnittstellenkontrolle“!

Locogüter werden dem Endempfänger zugestellt, zur Selbstabholung avisiert oder vom Empfangsspediteur in sein Dauerlager übernommen.

Für **Überweisungsgüter** stellt der Empfangsspediteur Überweisungsscheine aus und sendet diese an den Briefspediteur.

Ein **Beilader** übergibt eine Sendung (oder auch zusammengestellte Sammelladung) an einen Versandspediteur. Gründe hierfür sind mangelndes Ladungsaufkommen auf dieser Relation (Vermeidung des Kundenverlustes), Anbieten einer breiteren Produktpalette u. a.

Ein **Korrespondenzspediteur** (auch **Briefspediteur**) kann der Hauspediteur des Endempfängers oder ein vom Beilader vorgeschriebener Empfangsspediteur sein.

Der Sammelgutspediteur als **Fixkostenspediteur** hat mit dem Versender einen festen Übernahmesatz vereinbart. Hier liegt § 459 HGB „Spedition zu festen Kosten“ zugrunde. Bezüglich der Beförderung hat ein Fixkostenspediteur die gleichen Rechte und Pflichten wie der Frachtführer (§§ 407, 425 ff. HGB). Tätigkeiten wie Verpackung oder Zollabfertigung finden ihre Grundlagen im Speditionsrecht gemäß HGB und ADSp.

Der Übergang der Packstücke von Rechtsperson A an Rechtsperson B ist eine **Schnittstelle**. Beispiel: Der Versender übergibt die Sendung an den Sammelgutspediteur. Die Ablieferung an den Endempfänger wäre eine zweite Schnittstelle. Die **Schnittstellenkontrolle** beinhaltet bei

der Übergabe die Prüfung der Sendung auf Anzahl und Unversehrtheit der Sendung.

Ihr Auftraggeber möchte gern wissen, wo sich seine Sendung im Moment befindet. Erklären Sie ihm, was unter „Sendungsverfolgung“ zu verstehen ist und unter welchen Voraussetzungen dies möglich ist!

Nennen Sie eine weitere Informations-technologie!

Um die Möglichkeit einer **Sendungsverfolgung** nutzen zu können, muss jedes Packstück mit einem **Barcode-Label** (Empfehlung der DSLV-Kommission für Logistik und Informatik) versehen werden.

Die Label enthalten folgende Angaben:

- Versender, Kundennummer, Adresse,
- Endempfänger, Kundennummer, Adresse,
- Markierung,
- Anzahl, Verpackung, Inhalt und Gewicht,
- Liefekondition/Frankatur,
- Positionsnummer,
- Relationsnummer,

Mit Hilfe einer Lesepistole können jederzeit die Sendungsdaten vom Lagerpersonal abgelesen werden. Über die elektronische Datenkomunikation (EDKOM) kann der Verlauf der Sendung jederzeit erfragt werden („**Tracing**“). Um eine lückenlose Verfolgung zu ermöglichen, muss der Spediteur an jeder Schnittstelle eine elektronische Kontrolle („**Tracking**“) vornehmen.

Eine weitere Informationstechnologie ist die Radiofrequenztechnik zu Identifikationszwecken (**RFID**). Hierbei handelt es sich um eine berührungslose Identifikation, Steuerung und Verfolgung mehrerer Packstücke mit Hilfe eines Mikrochips, der über einen Transponder an der Transport-(Palette) oder Produktverpackung angebracht wird. Der Mikrochip (= „Tag“) enthält alle sendungsrelevanten Daten, die weitergeleitet werden, aber auch Daten, die die Lieferkette betreffen (z. B. „drohender Ausverkauf“).

Vorteile:

- ◆ größere Datenkapazität,
- ◆ berührungslose Identifikation, sodass die Datenübernahme von mehreren Transpondern möglich ist,
- ◆ hohe Lesegeschwindigkeit,
- ◆ Überwindung größerer Lesedistanzen,
- ◆ Integrationsmöglichkeit in Überwachungssysteme gegen Diebstahl,
- ◆ Wiederverwendbarkeit und Langlebigkeit der Transponder.

Die Probleme dieser Technik sind hohe Stückkosten und die Rückführung.

**Stellen Sie die
Merkmale der
Systemverkehre dar!**

Bei den **Systemverkehren** handelt es sich um flächendeckende Lkw-Verkehre, die von einer Kooperation vieler eigenständiger Spediteure betrieben wird. Grundlagen sind **Depots**, **das Hub-and-Spoke-System**, das Sendungsverfolgungssystem, das Qualitätsmanagement, ein einheitliches Preisschema, ein gemeinsames Marketing u. a. Das Depot ist ein Umschlagbetrieb, das von einem Franchisenehmer der Kooperation betrieben wird. In den meisten Fällen sind es sowohl Versand- als auch Empfangsdepots. Die Depots sind gegliedert in Regional- (für die regionalen Systemverkehre) und Hauptdepots (für die überregionalen Systemverkehre) sowie in eine **Hauptumschlagsbasis (HUB)**. Wichtig ist der feste Fahrplan, sodass Abholung und Zustellung nach genauen Ablaufplänen durchgeführt werden können. Die Transportabwicklung erfolgt in Netzwerksystemen.

IV.

Außenwirtschaftliche und zollrechtliche Grundkenntnisse für den internationalen Spediteur

1. Außenwirtschaft

Durch welche Rechtsgrundlagen wird der Außenwirtschaftsverkehr geregelt?

Der deutsche Außenwirtschaftsverkehr (Waren-, Dienstleistungs-, Kapital-, Zahlungs- und sonstiger Wirtschaftsverkehr mit fremden Wirtschaftsgebieten) wird durch das „*Außenwirtschaftsgesetz (AWG)*“ und die „Außenwirtschaftsverordnung (AWV)“ von 1961 sowie ergänzende Vorschriften geregelt. Hinzu kommt das „Gesetz über die Statistik des grenzüberschreitenden Warenverkehrs“.

Der Verkehr mit Nichtgemeinschaftswaren wird durch EU-Recht geregelt; grundsätzlich gilt die *EG-Zollkodex (ZK)* (Verordnung EWG Nr. 2913/92 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften).

Der innergemeinschaftliche Handel wird durch die *INTRASTAT*-Verordnung EU-einheitlich statistisch erfasst.

Welche wichtigen internationalen Institutionen dienen der Förderung der Außenwirtschaft?

1. **WTO** (World Trade Organization; früher GATT),
2. **OECD** (Organization for Economic Cooperation and Development),
3. **Internationale Handelskammer (IHK)** in Paris,
4. internationale **Finanzierungsinstitute**, wie der Internationale Währungsfonds (International Monetary Fund), die Weltbank (International Bank for Reconstruction and Development), die Bank für internationalen Zahlungsausgleich (BIZ),
5. **Europäische Union (EU)**,
6. **EFTA** und andere Freihandelszonen,
7. **EWR** (Europäischer Wirtschaftsraum) usw.

Wodurch wird die EFTA gekennzeichnet?

Die EFTA (European Free Trade Association) will – wie jede Freihandelszone – Binnenzölle und Beschränkungen im Warenaustausch (Kontingentierungen oder andere Hemmnisse) beseitigen, ohne einen gemeinsamen Markt anzustreben. Mitglieder sind europäische Staaten, die nicht der EU angehören.

Welche Aufgaben hat die WTO?

Die WTO (World Trade Organization) hat als Hauptaufgabe die Förderung des internationalen Güter austausches mit dem Ziel der Liberalisierung der Ein- und Ausfuhr. Diese Aufgabe soll erfüllt werden durch kollektiven Zollabbau im Wege der Meistbegünstigung, durch Vermeidung von Diskriminierungen (handelspolitische Schlechterbehandlung einzelner Länder) und durch Abbau von mengenmäßigen Beschränkungen, die durch Einfuhrkontingente gegeben sind.

Welche Bedeutung kommt der Meistbegünstigungsklausel der WTO zu?

Durch diese **Meistbegünstigungsklausel** haben sich die WTO-Mitglieder verpflichtet, alle Vorteile von Handelserleichterungen (insbesondere Zollermäßigungen, aber auch Abbau von Einfuhrkontingenten), die sie irgendeinem Handelsvertragspartner im internationalen Handel einräumen, jedem anderen Mitglied zu gewähren. Dadurch werden zwischenstaatliche Handelserleichterungen multilateral auf alle WTO-Staaten ausgedehnt, die den größten Teil des Welthandels abwickeln.

Aus welchen internationalen Verträgen ist die Europäische Union (EU) entstanden?

Zu der EU (Europäischen Union) – früher EG (Europäische Gemeinschaft) – sind zusammengefasst:

1. Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl (**EGKSt**) vom 18. April 1951,
2. Europäische Atomgemeinschaft (**EURATOM, EAG**) vom 25. März 1957, in Rom unterzeichnet,
3. Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (**EWG**) vom 25. März 1957, in Rom unterzeichnet.

EURATOM- und EWG-Vertrag werden auch Römer-Verträge genannt. Sie traten am 1. Januar 1958 in Kraft.

Welche Staaten sind Mitglied der EU?

Mitglied der EU sind

- ◆ Belgien, Niederlande, Luxemburg (Benelux), Frankreich, Italien, Deutschland seit 1951/1957 (Gründungsmitglieder),
- ◆ Großbritannien, Dänemark, Irland seit 1973,
- ◆ Griechenland seit 1981,
- ◆ Spanien, Portugal seit 1986,
- ◆ Finnland, Österreich, Schweden seit 1995,
- ◆ Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechien, Slowakei, Slowenien, Malta, Ungarn, Zypern seit dem 1. Mai 2004,
- ◆ Bulgarien und Rumänien seit 2007.

Die Staatengemeinschaft besteht jetzt aus 27 Ländern mit ca. 493 Mio. Einwohnern.

Assoziiert sind weitere Staaten und überseeische Hoheitsgebiete (insbes. ehemals französische, belgische und niederländische Kolonialgebiete).

Welches Ziel hat die Europäische Union?

Ziel der Europäischen Union ist die Bildung eines **gemeinsamen Marktes** für alle Mitgliedstaaten der EU, der durch Verschmelzung (Integration) der einzelnen nationalen Volkswirtschaften zu einem einheitlichen Gesamtmarkt allmählich entsteht.

Grundlage der Entwicklung bieten die europäischen Verträge. Durch sie werden wirtschaftliche und politische Stabilität verbunden mit sozialer Sicherheit unter Mitwirkung des „Rates der Europäischen Union“ angestrebt. Die EU ist Voraussetzung für das friedliche Zusammenleben der Völker in Europa; als Fernziel ist die politische Einheit sichtbar.

Durch welche Maßnahmen soll der gemeinsame Markt der EU geschaffen werden?

Der gemeinsame Markt der EU soll durch die Bildung eines einheitlichen Wirtschaftsraumes geschaffen werden. Einzelne Maßnahmen sind:

1. Bildung einer **Zollunion**, d. h. Abbau der Binnenzölle und Vereinheitlichung der Außenzölle für alle Güter (seit 1. Juli 1968 verwirklicht) und ein einheitliches Zollrecht,
2. Freizügigkeit des Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehrs,
3. Vollendung der „**Europäischen Wirtschafts- und Währungsunion (EWWU)**“, beschlossen durch den „Rat der Europäischen Union“ im sog. „Maastrichter Vertrag“ von 1992, in Kraft getreten am 12. Oktober 1996 als „Vertrag über die Europäische Union“,
4. Harmonisierung (Angleichung) der sozialen Verhältnisse und bestimmter Rechtsvorschriften, „Einrichtung von Finanzierungsinstituten (Europäische Investitionsbank, Sozialfonds und Entwicklungsfonds für assoziierte Gebiete).“

Welche Organe sind in der EU eingerichtet, und welche Aufgaben haben sie?

1. Die „**Kommission der Europäischen Gemeinschaften**“ hat als Exekutivorgan die Verträge und die Beschlüsse des „Rates der Europäischen Union“ praktisch durchzuführen.
2. Der „**Rat der Europäischen Union**“, der aus den Vertretern der einzelnen EU-Regierungen besteht, fasst Beschlüsse über die Ausführung der Verträge in Übereinstimmung mit den Regierungen.
3. Das **Europäische Parlament**, das sich aus Vertretern der Mitgliedsparlamente zusammensetzt, hat Beratungs- und Kontrollbefugnisse und kann die Kommissionsmitglieder zur Amtsniederlegung zwingen.
4. Der **Gerichtshof** sichert die Wahrung des Rechtes bei der Auslegung der Verträge.

Welche Aussagen über die EWWU wurden im Maastrichter Vertrag festgeschrieben?

Durch Beschluss des Rates der EU wurden im Vertrag über die EU folgende Aussagen festgeschrieben:

1. stufenweise Errichtung der EWWU durch Entscheidung der Regierungs- und Staatschefs im Rat der EU,
2. Entscheidung über die Teilnahme durch Vergleich der 4 Konvergenzkriterien (Teilnahmebedingungen):
 - Stabilität der Wechselkurse,
 - Preis- und Zinsniveau,
 - Höhe der Staatsschulden,
 - Höhe des staatlichen Haushaltsdefizits,
3. Koordinierung und Überwachung der Wirtschaftspolitik der Mitglieder im Rat der EU,
4. stufenweise Einführung des „EURO“ als alleiniges Zahlungsmittel in der EU.

Welche Zahlungsbedingungen sind im Außenhandel gebräuchlich?

Folgende Zahlungsbedingungen sind gebräuchlich:

1. Vorauszahlung,
2. Anzahlung,
3. **Zahlung durch Akkreditiv** (L/C = Letter of Credit), z. B. befristetes, bestätigtes Dokumentenakkreditiv,
4. **Dokumente gegen Zahlung** (D/P = Documents against payment), z. B. bei erster Präsentation, bei Schiffsankunft,
5. **Dokumente gegen Akzept** (D/A = Documents against acceptance), z. B. gegen Sicht- oder Tagwechsel, Akzept bei Vorlage,
6. Ziel, offenes Ziel.

Die Zahlungsbedingungen D/A und D/P werden als **Dokumenteninkassi** bezeichnet; es gelten die „Einheitlichen Richtlinien und Gebräuche für Inkassi“ der Banken.

Die **Zahlung durch Akkreditiv** wird nach den „Einheitlichen Richtlinien und Gebräuchen für Dokumentenakkreditive“ (ERA 600/1. Juli 2007) der Internationalen Handelskammer, Paris, abgewickelt.

In beiden Fällen werden zwischen Verkäufer und Käufer im Kaufvertrag Art und Inhalt der Dokumente, Zeitpunkt der Vorlage, Art der Zahlung oder des Wechselaufschlusses vereinbart.

Wie wird die Zahlung durch Akkreditiv abgewickelt?

Nach Abschluss des Kaufvertrages und in Übereinstimmung mit diesem **stellt der Käufer (Importeur)** bei seiner Bank **Antrag auf Eröffnung eines Akkreditivs** (Letter of Credit) und sorgt für die unwiderrufliche Deckung aus seinem Guthaben oder aus einem Kredit (unwiderrufliches Akkreditiv). Die Bank des Importeurs benachrichtigt die **Avisierungsbank** (Bank des Exporteurs oder eine Korrespondenzbank) mit der Weisung, dem Exporteur die Eröffnung des Akkreditivs mitzuteilen. Der Exporteur (Begünstigter) reicht nach erfolgter Verschiffung (über den Spediteur) innerhalb einer festgelegten Frist die im Akkreditiv aufgezählten Dokumente ein und bekommt den Akkreditivbetrag ausbezahlt bzw. bevorschusst. Die Dokumente werden über die Eröffnungsbank dem Akkreditivsteller ausgehändigt. Verpflichtet sich zusätzlich zur Eröffnungsbank auch die Avisierungsbank, die ordnungsgemäß vorgelegten Dokumente einzulösen, so wird durch dieses **Schuldversprechen** das unbestätigte Dokumentenakkreditiv zu einem **bestätigten Dokumentenakkreditiv**.

Wie wird die Zahlung durch Dokumenteninkasso durchgeführt?

Nach Abschluss des Kaufvertrages **beauftragt der Verkäufer eine Bank, den Kaufpreis gegen Übergabe bestimmter Papiere (Lieferpapiere)** bar einzukassieren oder gegen Wechselaufschluss einzuziehen. Zur Zahlungs- und Lieferungssicherung kann anstelle einer Bank auch der Empfangsspediteur eingesetzt werden.

Welche Dokumente werden im Dokumenteninkasso üblicherweise verlangt?

Eingereicht werden die **Lieferpapiere**. Mit ihnen wird die Lieferung der Ware bewirkt, so wie es im Kaufvertrag vereinbart ist.

Folgende Lieferpapiere werden im Außenhandel verwendet:

1. Transportdokumente:

- als **Wertpapier** gelten das Konnossement eines Seereeders, der Ladeschein im Binnenschiffsverkehr und das FIATA-Bill of Lading (FBL) bzw. das FCT eines Spediteurs,
- als **Sperrpapier** gelten der internationale CIM-Frachtbrief, der internationale CMR-Frachtbrief im Lkw-Verkehr, der Luftfrachtbrief (Air Way Bill) und das FCR-Dokument eines Spediteurs,

2. Transportversicherungsdokumente: Versicherungspolicy oder Versicherungszertifikat,**3. Zolldokumente:** Einfuhrrechnung, Ursprungszeugnis, Konsuls- oder Zollfaktura, Warenverkehrsbescheinigung und andere Dokumente.**Grenzen Sie die Begriffe „Dokumentenakkreditiv“ und „Dokumenteninkasso“ gegeneinander ab!**

Ist ein Dokumentenakkreditiv vereinbart worden, **zahlt der Käufer/Importeur umgehend nach Abschluss des Kaufvertrages**. Er muss den Kaufpreis durch Zahlung oder Kreditaufnahme bei seiner Eröffnungsbank bereitstellen. Erst dann wird die Avisierungsbank beauftragt, dem Exporteur die Eröffnung des Akkreditivs mitzuteilen. **Der Käufer trägt das Transportrisiko**. Mit Übergabe des Transportdokumentes als Lieferpapier gehen die Rechte und Pflichten aus dem Kauf- bzw. Frachtvertrag auf den Käufer über.

Für den Exporteur ist das bestätigte Dokumentenakkreditiv, das auch gleichzeitig befristet und unwiderruflich ist, die sichere Zahlungsbedingung im Außenhandel.

Beim Dokumenteninkasso **zahlt der Käufer/Importeur erst bei Vorlage der Lieferdokumente**. Die Vorlage erfolgt bei ihm oft erst nach Ankunft der Sendung im Bestimmungshafen. Damit **trägt der Verkäufer das Risiko der Dokumentenaufnahme**, aber auch weitgehend das Transportrisiko, denn der Käufer wird die Dokumente bei Vorliegen eines feststellbaren Transportschadens nicht aufnehmen.

Für den Importeur ist ein Dokumenteninkasso die geeignete Zahlungsbedingung im Außenhandel.

Begründen Sie, warum sich das Konnossement als Warenwertpapier zur Zahlungs- und Lieferungssicherung im Außenhandel eignet!

Im Konnossement (B/L) ist - wie in allen Warenwertpapieren – der Auslieferungsanspruch auf die Sendung verbrieft (Besitzrecht). Mit der Übergabe des B/L geht gleichzeitig die Verfügungsgewalt vom Verkäufer auf den Käufer über, denn der Verfrachter hat sich zur Auslieferung verpflichtet, wenn ihm ein B/L ordnungsgemäß vorgelegt wird. Der Käufer zahlt gegen Übergabe des B/L. Er wird Eigentümer. Er sichert die Lieferung, denn mit der Zahlung bekommt er den Herausgabeanspruch gegen den Verfrachter und mit der Sendung auch die Ware – wie im Kaufvertrag vereinbart.

Warum eignet sich ein Frachtbrief als Sperrpapier nur begrenzt zur Zahlungs- und Lieferungssicherung?

Der Verkäufer sichert die **Zahlung**, denn er übergibt das B/L und damit seinen Herausgabeanspruch erst dann, wenn er das Geld bekommt. Verweigert der Käufer die Zahlung, kann der Verkäufer mit Hilfe des B/L über die Sendung/Ware nachträglich anderweitig verfügen.

Warum werden im Seehandel überwiegend reine Bordkonnosemente verlangt?

Der Frachtführer kann vom Absender die Ausfertigung eines Frachtbriefes verlangen (§ 408 HGB). Wird im Frachtbrief vereinbart, dass der Frachtführer eine nachträgliche Weisung des Absenders nur dann durchführen darf, wenn er die Frachtbriefausfertigung, die für den Absender bestimmt ist, bekommt, kann diese Absenderausfertigung als Sperrpapier verwendet werden. Die Frachtbriefausfertigungen müssen vom Absender und dem Frachtführer unterschrieben werden (§ 418 HGB). Die Zahlung gegen Frachtbrief kann im Kaufvertrag vereinbart werden. Mit Übergabe des Sperrpapiers kann der Empfänger/Käufer sicher sein, dass sein Verkäufer nicht mehr über die Sendung verfügen kann. Verweigert der Käufer die Zahlung, kann der Absender nur so lange noch verfügen, bis die Sendung ausgeliefert ist. Nach Ablauf der relativ kurzen Beförderungsdauer wird dem Empfänger die Sendung – trotz Sperrpapier – ausgehändigt.

Die Verwendung von Konnosementen, die „Clean, on board“ gezeichnet sind, ist für den Käufer Teil seiner Lieferungssicherung. Der Hinweis „clean“ bestätigt, dass die Sendung in äußerlich guter Beschaffenheit an Bord des Seeschiffes verladen worden ist; damit kann er mit der vertragsgemäßen Lieferung rechnen. Der Hinweis „Shipped on board“ bestätigt ihm das Verschiffungsdatum und gibt das ungefähre Ankunftsdatum des Schiffes an und damit den Zeitpunkt, an dem er über seine Ware verfügen kann.

Wodurch unterscheiden sich die Incoterms grundsätzlich von den Trade Terms?

Die **Incoterms** (International Commercial Terms) sind einheitliche Vertragsnormen für die im internationalen Handel gebräuchlichen Handelsklauseln. Bestimmte, sich aus dem Kaufvertrag ergebende Pflichten werden durch die Incoterms für alle Länder einheitlich festgelegt. Die **Trade Terms** dagegen sind handelsübliche Vertragsformeln, die von Land zu Land oder gar von Hafen zu Hafen unterschiedlich ausgelegt werden, so wie es den örtlichen, durch Handelsbrauch gewachsenen Gepflogenheiten entspricht (Auskunftsbuch). Die Incoterms, die im Wesentlichen die Lieferbedingungen (Lieferklauseln) des Außenhandelskaufvertrages betreffen, sind von der Internationalen Handelskammer, Paris, 1928 erarbeitet. Seither wurden sie mehrfach den Gegebenheiten des Außenhandels angepasst und gelten heute in der Fassung der „Incoterms 2000“.

Welche Einzelheiten werden durch die Incoterms geregelt?

Durch die Incoterms werden der **Kosten-, Gefahrenübergang** und der **Übergang der Sorgepflicht** (Dispositionspflicht) für die Ware vom Verkäufer auf den Käufer geregelt. Die Incoterms sind Recht des Außenhandelskaufvertrages, nicht des Speditionsvertrages.

Zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten zwischen Exporteur und Importeur ist der im Kaufvertrag vereinbarten Klausel der Zusatz „Incoterms 2000“³ hinzuzufügen.

Aus welchen Klauseln bestehen die Incoterms 2000?

Die **Incoterms 2000** bestehen aus 13 Klauseln, die in vier Gruppen eingeteilt sind:

Gruppe E	EXW	Ab Werk	Der Verkäufer stellt dem Käufer die Ware auf seinem Gelände zur Verfügung.
Abholklausel			
Gruppe F	FCA	Frei Frachtführer	Der Verkäufer über gibt die Ware einem vom Käufer bestimmten Frachtführer.
Haupttransport vom Verkäufer nicht bezahlt	FAS	Frei Längsseite Seeschiff	
	FOB	Frei an Bord	
Gruppe C	CFR	Kosten und Fracht	Der Verkäufer schließt den Beförderungsvertrag, trägt die Fracht, aber nicht die Gefahr des Verlustes, der Beschädigung der Ware.
Haupttransport vom Verkäufer bezahlt	CIF	Kosten, Vers., Fracht	
	CPT	Frachtfrei	
	CIP	Frachtfrei versichert	
Gruppe D	DAF	Geliefert Grenze	Der Verkäufer trägt alle Gefahren und Kosten, bis die Ware im genannten Bestimmungsland eintrifft.
Ankunfts klauseln	DES	Geliefert ab Schiff	
	DEQ	Geliefert ab Kai (verzollt)	
	DDU	Geliefert unverzollt	
	DDP	Geliefert verzollt	

Welche wichtigen Änderungen sind in den Incoterms 2000 vorgenommen worden?

Die Handelsklauseln sind in die vier genannten Gruppen eingeteilt worden. Die Klauseln „FOR/FOT“ und „FOA“ (FOB Flughafen) sind durch die Klausel „FCA“ (Frei Frachtführer) ersetzt worden. Diese Klausel enthält unterschiedliche Regelungen für den Dispositions-, Kosten- und Gefahrenübergang im Bahn-, Straßen-, Luftverkehr, im Containerverkehr und im multimodalen Verkehr. Der Einsatz elektronischer Datenübermittlung im Dokumentenbereich ist vorgesehen.

³ Die Incoterms 1990 wurden 2000 durch Neufassung der Klauseln FAS, DEQ und FCA abgeändert.

Wie ist der Kosten- und Gefahrenübergang der einzelnen Incoterms-Klausel geregelt?

Klausel	Kürzel	Kostenübergang	Gefahrenübergang
Ab Werk Ex Works	EXW	ab Werk	ab Werk
Frei Frachtführer benannter Ort Free Carrier	FCA	Übergabe der Ware an den benannten Frachtführer (einschließlich Ausfuhrabfertigung) Container-, Luftransport	
FAS Verschiffungshafen free alongside ship	FAS	Längsseite Seeschiff im Verschiffungshafen	Längsseite Seeschiff im Verschiffungshafen
FOB Verschiffungshafen free on board	FOB	tatsächliches Überschreiten der Reling Seeschiff im Verschiffungshafen	tatsächliches Überschreiten der Reling Seeschiff im Verschiffungshafen
CFR (C&F) Cost and Freight Bestimmungshafen	CFR	Verschiffungshafen plus Seefracht	Reling Seeschiff im Verschiffungshafen
CIF (Cost, Insurance, Freight) Bestimmungshafen	CIF	Verschiffungshafen plus Seefracht plus Transportversicherung ohne Kriegsrisiko	Reling Seeschiff im Verschiffungshafen
Frachtfrei (benannter Bestimmungsort, gilt für Beförderung auf Schiene und Straße) Carriage paid to...	CPT	Ablieferungsplatz am Bestimmungsort	Übernahme erster Frachtführer
Frachtfrei versichert Carriage and Insurance paid to...	CIP	Ablieferungsplatz am Bestimmungsort (einschl. Versicherung)	Übergabe an den ersten Frachtführer
Geliefert Grenze... (benannter Lieferort an der Grenze) Delivered at frontier	DAF	benannter Lieferort an der Grenze	benannter Lieferort an der Grenze

Ab Schiff (benannter Bestimmungshafen)	DES	ab Bord Seeschiff im Bestimmungshafen	ab Bord Seeschiff im Bestimmungshafen
Delivered ex Ship			
ab Kai (verzollt, benannter Bestimmungshafen)	DEQ	Ab Zurverfügungstellung am Kai Bestimmungshafen Zoll, Kosten	Ab Zurverfügungstellung am Kai Bestimmungshafen
Delivered ex Quay Duty Paid			
Geliefert unverzollt	DDU	benannter Bestimmungsort im Einfuhrland unverzollt	
Delivered Duty Unpaid			
Geliefert (benannter Bestimmungsort im Einfuhrland verzollt)	DDP	benannter Bestimmungsort im Einfuhrland verzollt (wenn es ortsüblich oder erforderlich ist, die Ware auch zu löschen bzw. aus- oder abzuladen)	benannter Bestimmungsort im Einfuhrland verzollt
Delivered Duty Paid			

Welche Klausel der Incoterms 2000 ist für die vorgesehene Transportart geeignet?

Bei Neufassung der Klauseln wurden die Besonderheiten berücksichtigt, die sich aus dem Transport von Containern, multimodalen Transporten und Ro/Ro-Transporten ergeben. Je nach Transportart sind folgende Klauseln zu vereinbaren:

jede Transportart einschließlich multimodaler Transport	EXW	Ab Werk (... benannter Ort)
	FCA	Frei Frachtführer (... benannter Ort)
	CPT	Frachtfrei (... benannter Bestimmungsort)
	CIP	Frachtfrei versichert (... benannter Bestimmungsort)
	DAF	Geliefert Grenze (... benannter Ort)
	DDU	Geliefert unverzollt (... benannter Ort)
	DDP	Geliefert verzollt (... benannter Ort)
Luftransport	FCA	Frei Frachtführer (... benannter Ort)
Eisenbahntransport	FCA	Frei Frachtführer (... benannter Ort)
See- und Binnenschiffs-transport	FAS	Frei Längsseite Seeschiff (... benannter Verschiffungshafen)
	FOB	Frei an Bord (... benannter Verschiffungshafen)
	CFR	Kosten und Fracht (... benannter Bestimmungshafen)
	CIF	Kosten, Versicherung, Fracht (... benannter Bestimmungshafen)
	DES	Geliefert ab Schiff (... benannter Bestimmungshafen)
	DEQ	Geliefert ab Kai (verzollt) (... benannter Bestimmungshafen)

Wie wird die Ausfuhranmeldung durchgeführt?

Das Ausfuhrverfahren für Nichtgemeinschaftswaren ist durch die „Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften“ vom 11. Dezember 1992 und durch die entsprechende DVO (Durchführungsverordnung) geregelt.

Der **Ausführer (Anmelder)** muss der „**Ausfuhrzollstelle**“ die **Ausfuhranmeldung** auf dem Einheitspapier Exemplar 1, 2 oder 3 übergeben. Grundsätzlich erfolgt das vor Verpacken bzw. Verladen der Ware beim Hersteller oder dem inländischen Zollamt. Die Ausfuhrzollstelle gibt dem Ausführer Exemplar 3 nach Prüfung der Ausfuhr zurück. Exemplar 3 begleitet die Ware bis zur „Ausgangsstelle“ (Grenzzollstelle an der EU-Grenze u. a.); dort wird es nach der Abfertigung von der Ausgangszollstelle einbehalten oder dem Beteiligten (Anmelder oder Beauftragter lt. AE) auf dessen Verlangen mit abgestempelter Ausfuhrbescheinigung zurückgegeben. Der Beteiligte verwendet das Exemplar 3 dann auftragsgemäß zur Weiterleitung an den Ausführer.

Waren, die keinen Verboten und Beschränkungen unterliegen und deren Wert unter 3.000 EUR beträgt, können direkt bei der Ausgangszollstelle angemeldet werden. Ein Hersteller, der nicht Ausführer ist, kann die „unvollständige Anmeldung“ der Ausfuhrzollstelle abgeben; ihm sind im Normalfall nicht alle Angaben bekannt; der Ausführer muss dann 10 Tage nach Versand der Ware eine vollständige Anmeldung nachreichen.

Wie wird die Ausfuhrüberwachung durchgeführt?

Die Ausfuhrzollstelle kontrolliert die Rechtmäßigkeit der Ausfuhr nach den Vorschriften des Inlandes und der EU. Erst dann stempelt sie das Einheitspapier ab. Die Überwachung wird elektronisch gestützt durchgeführt: In Bremen und in Bremerhaven durch BHT (Bremer Hafentelematik) und in Hamburg durch ZAPP (Zollausfuhrabwicklung im Paperless Port).

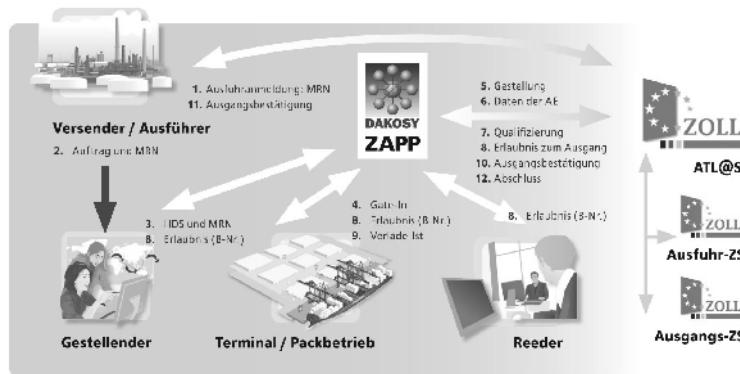
Stellen Sie den Ablauf des „Automated Export System“ (ATLAS-EXPORT/AES) dar!

Seit 2007 kann die Ausfuhranmeldung elektronisch erfolgen.

Das Verfahren teilt sich in zwei Stufen:

Die **erste Stufe** umfasst alle Vorgänge im Inland:

- ◆ Senden der Ausfuhranmeldung durch den Exporteur (oder Vertreter) via ATLAS an das Binnen-Zollamt (=Ausfuhrzollstelle),
- ◆ Erstellen des **Ausfuhrbegleitdokumentes (ABD)** mit der Export-Referenznummer (Movement-Referenz-Nr. (MRN/s. Anhang) durch den Zoll nach der Überlassung der Ware,
- ◆ Ausdrucken und Übergabe des Ausfuhrbegleitdokuments mit der Ware an den Spediteur.



Die **zweite Stufe** umfasst alle Vorgänge im Hafen:

- ◆ Übermittlung des Verladeauftrages mit der MRN durch den Exporteur an den Seehafenspediteur,
- ◆ Erstellung der Gestellungsmeldung oder des HDS (Hafendatensatz) mit der MRN und Versand an ZAPP (Zoll-Ausfuhr-Überwachung im Paperless-Port) und an das Containerterminal,
- ◆ Zuordnung aller Bewegungen der Sendung im Terminal (Gate-IN,-OUT und Last-IST) an die Daten des AES,
- ◆ nach dem Eintreffen der Sendung am Terminal Zuordnung der MRN durch ZAPP; alle MRN, die zu dem Container gehören, übernehmen den Zollstatus des Containers,
- ◆ Weiterleitung der Gestellungsmitteilung, ausgelöst durch die Gate-In-Meldung, von ZAPP an ATLAS,
- ◆ Qualifizierung der Gestellung durch ATLAS-AES mit Hilfe der Daten aus dem HDS (ergänzt durch Abgangsdaten wie Schiffsname und Terminalnamen),
- ◆ Entstehung der „Erlaubnis zum Ausgang“ nach der Qualifizierung, die mit Hilfe von ZAPP in eine Z-Nr. umgewandelt wird,
- ◆ Verteilung der Z-Nr. an alle Transportbeteiligten,
- ◆ Verladen der Sendung nach Eintreffen der Z-Nr. am Terminal,
- ◆ Weiterleitung der Lade-Ist-Meldung an den HDS und an die MRN,
- ◆ Bestätigung der Ausfuhr der MRN durch die Verladeanzeige an ATLAS.

Welche Einfuhrpapiere gibt es?

Gebietsansässige können weltweit liberalisierte Waren grundsätzlich ohne Einfuhrgenehmigung (EG) und ohne sonstige außenwirtschaftliche Papiere einführen. Für bestimmte Waren muss eine Einfuhrkontrollmeldung oder eine Einfuhrerklärung abgegeben werden; Einzelheiten enthält die Einfuhrliste (AWG/AWV). Bei der Einfuhr legt der Einfuhrer das Einheitspapier mit den Exemplaren 6, 7 und 8 vor (Zollantrag/ Zollanmeldung/ Einfuhranmeldung). Das Einfuhrverfahren von Nichtgemeinschaftsware ist durch die ZollKodex-DVO geregelt.

2. Einheitspapier und Begriffe des Zolls

In welchen Fällen ist das Einheitspapier, auch COM-Papier genannt, zu verwenden?

Wozu dient das Einheitspapier?

Erklären Sie den Unterschied zwischen Gemeinschaftswaren und Nichtgemeinschaftswaren!

Was ist unter dem Begriff „Ausfuhr“ zu verstehen?

Wer ist „Ausführer“?

Was ist unter dem Begriff „Einfuhr“ zu verstehen?

Wer ist Anmelder von NGW (Nichtgemeinschaftsware)?

Wozu dienen die einzelnen Exemplare des Einheitspapiers (COM-Vordruck)?

Das Einheitspapier ist in allen Fällen des Warenverkehrs zwischen der EU und den EFTA-Staaten und anderen Drittländern zu verwenden. Im Warenverkehr mit einigen osteuropäischen Staaten dient es ebenfalls der Anmeldung. Die Rechtsvorschriften sind durch mehrere Verordnungen (EWG) geregelt.

Das Einheitspapier dient dem **Anmelder** zur **Anmeldung** von Nichtgemeinschaftswaren zum Warenverkehr zwischen EU- und Drittlandstaaten seit dem 1. Januar 1988 und gilt mit Abgabe bei der Zollstelle als Antrag auf Vornahme der gewünschten zollrechtlichen Bestimmung bzw. Zollbehandlung (**Zollantrag und Zollanmeldung**).

Gemeinschaftswaren (GW) sind Waren, die ihren Ursprung in einem EU-Staat haben oder die sich im freien Verkehr eines EU-Staates befinden. Alle anderen Waren werden als **Nichtgemeinschaftswaren** (Drittlandswaren; NGW) bezeichnet. Sie werden in das Gebiet der EU eingeführt.

„**Ausfuhr**“ ist nach EU-Recht das Verbringen von Waren aus dem Zollgebiet der Gemeinschaft. Waren können Gemeinschaftswaren und Nichtgemeinschaftswaren sein. Die Vorschriften des Ausfuhrverfahrens sind zu beachten (Zollkodexverordnung Artikel 161, 182, 183 und andere Vorschriften).

„**Ausführer**“ ist grundsätzlich der im EU-Gebiet ansässige Kaufvertragspartner (Exporteur). Als Eigentümer oder in anderer Weise ist er verfügberechtigt über die Ware. Er ist **Anmelder** und zur Abgabe der **Ausführanmeldung** verpflichtet.

„**Einfuhr**“ ist nach EU-Recht das Verbringen von NGW (Nichtgemeinschaftsware) aus einem Drittland in das Zollgebiet der EU. Die Vorschriften des Einfuhrverfahrens sind zu beachten.

Wer NGW in das **Zollgebiet verbringt**, muss die Ware unverzüglich und unverändert der zuständigen (grundsätzlich der ersten) Zollstelle gestellt. Das kann u. a. der Käufer, sein Beauftragter, der Frachtführer, der Spediteur sein. Er ist **Gestellungspflichtiger**. Damit wird er zum **Anmelder** und gleichzeitig zum Zollschuldner, der die **Zollanmeldung** abgibt.

Die einzelnen Exemplare des COM-Vordrucks⁴, die zur besseren Kennzeichnung mit einem farbigen Streifen am rechten Rand versehen werden, haben folgende Aufgaben:

Exemplar 1 wird von den Behörden des Ausfuhrmitgliedstaates aufbewahrt (Förmlichkeiten der Versendung/Ausfuhr und des

⁴ COM (Communauté = Gemeinschaft, französisch)

- Gemeinschaftlichen Versandverfahrens), rot,
- Exemplar 2 ist für die Statistik des Ausfuhrmitgliedstaates bestimmt, grün,
- Exemplar 3 wird dem Anmelder ggf. nach Bescheinigung durch die Zollstelle zurückgegeben, gelb,
- Exemplar 4 wird von der Bestimmungszollstelle aufbewahrt (Förmlichkeit des Gemeinschaftlichen Versandverfahrens und Nachweis des Gemeinschaftscharakters der Waren), blau,
- Exemplar 5 wird als Rückschein für das Gemeinschaftliche Versandverfahren verwendet, blau,
- Exemplar 6 wird von den Behörden des Bestimmungslandes aufbewahrt (Förmlichkeiten im Bestimmungsmitgliedstaat), rot,
- Exemplar 7 ist für die Statistik des Bestimmungslandes bestimmt (Förmlichkeiten des Gemeinschaftlichen Versandverfahrens und im Bestimmungsland), grün,
- Exemplar 8 wird dem Empfänger/Anmelder ggf. nach Bescheinigung durch die Zollstelle zurückgegeben, gelb.

Die Exemplare 1 bis 3 dienen Vorschriften (Förmlichkeiten) im Exportstaat, die Exemplare 4 bis 8 Vorschriften im Bestimmungsstaat. Ergänzungsvordrucke, mit „c“ gekennzeichnet, können hinzugefügt werden. Das Einheitspapier kann als vollständiger Vordrucksatz oder als Teilsatz verwendet werden. Die Anweisungen sind dem „Merkblatt zum Einheitspapier“, das regelmäßig überarbeitet wird, zu entnehmen.

Wodurch kann der Beteiligte den Verwendungszweck der Anmeldung bestimmen?

Durch Eintragung im Feld 1 des Einheitspapiers bestimmt der Beteiligte den Verwendungszweck seiner Anmeldung und damit die Art des Vordrucks, z. B. COM T 2 L.

Vereinfacht sind die Vordrucke etwa wie folgt zu verwenden:

COM: Versendung von GW in der EU, Anmeldung von GW zu einem Lagerverfahren,

EU: Exporte und Importe zwischen der EU, der EFTA und den Visegrád-Ländern,

EX: Ausfuhr von GW in Drittländer, Versendung von NGW in Mitgliedsländer,

IM: Einfuhr von NGW aus Drittländern, Eingang von NGW aus Mitgliedsländern,

INT: Versendung innerhalb der EU, Sonderfälle.

Wozu dient eine Warenverkehrsbescheinigung (WVB)?

Sie dient als **Nachweis der Präferenzberechtigung** (Recht auf Zollfreiheit oder -ermäßigung) im Warenverkehr innerhalb der EU-Staaten, mit den Rest-EFTA-Staaten und den assoziierten Staaten und Gebieten. Die Ware muss aus dem freien Verkehr eines EU-Staates (Ursprung dort oder verzollte Importware) stammen oder ihren Ursprung in einem Staate mit Assoziierungs- bzw. Präferenzabkommen haben.

Die WVB, die durchweg als Ursprungsnachweis gilt, wird von der zuständigen Zollstelle des Ursprungslandes ausgestellt. Legt der Importeur die WVB vor, erlangt er Zollermäßigung oder Zollfreiheit.

Welche Muster der Warenverkehrsbescheinigung werden verwendet?

Als WVB (Präferenznachweis) gelten

1. die **EUR. I** und FORM A, ein Ursprungszeugnis oder andere Formulare für Einführen aus AKP-Staaten⁵, ÜLG-Ländern⁶ und Rest-EFTA-Staaten,
2. das interne gemeinschaftliche **Versandpapier COM T 2 L und T 2 L** im Warenverkehr zwischen den EU-Staaten und zwischen EU-Staaten und EFTA-Staaten,
3. im Warenverkehr mit der Türkei die **EUR. I** für Waren, die unter die Handelsregelung für Agrarerzeugnisse fallen, und für sonstige Waren die A.TR.

3. Zollwesen

Welche Aufgabe ist der Zollverwaltung gestellt?

Die Aufgabe der Zollverwaltung liegt in der **zollamtlichen Überwachung des Warenverkehrs über die Grenze** (Zollverwaltungsgesetz (ZollVG) und Zollverordnung (ZollV)). Im Rahmen dieser allgemeinen Aufgabenstellung werden

1. der Zoll und andere Eingangsabgaben erhoben,
2. Verbote und Beschränkungen (VuB) des Warenverkehrs kontrolliert und
3. an der Erstellung der Außenhandelsstatistik mitgewirkt.

Welche wichtigen Vorschriften dienen der zollamtlichen Überwachung des Warenverkehrs?

Wichtige Rechtsquellen sind innerhalb der EU der EU-**Zollkodex** gem. Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 (= Zusammenfassung der Zollvorschriften) und die Durchführungsvorschrift (ZK-DVO/Verordnung (EWG)Nr. 2454/93 und Verordnung (EWG)Nr. 2913/92); im nationalen Bereich kommen dazu das **Zollverwaltungsgesetz** mit der Zollverordnung und die Dienstanweisungen (VSF = **Vorschriftenammlung** Bundesfinanzverwaltung).

Welche Vorschriften enthält der Deutsche Gebrauchs zolltarif (DGebrZT), auch integrierter Zolltarif genannt?

Der DGebrZT wird vom Bundesminister der Finanzen als Ausdruck des elektronischen Zolltarifs (EZT) herausgegeben. Dieses Handbuch enthält u. a., in 7 Spalten auf je einer Seite dargestellt, die Codenummern, die Warenbezeichnungen nach dem Gemeinsamen Zolltarif (TARIC⁷), die Einfuhrhinweise, die Zollsätze (A = Zollaussetzung, K, LK = Kontingente) für Drittländer und die besonderen Zollsätze. Zusätzlich gehören zum Handbuch Anhänge, Listen und Anweisungen, u. a. die Liste J „Liste der Entwicklungsländer (APS)“.

⁵ Abkommen zwischen der EU und Staaten Afrikas, der Karibik und des Pazifiks (1975) über die Förderung des Handels und zollfreie Einfuhren in diesen Ländern.

⁶ Mit der EU assoziierte andere überseeische Länder und Gebiete

⁷ TARIC = Tarif Intégré des Communautés Européennes

Welches Gebiet gilt als deutsches Zollgebiet?	Deutsches Zollgebiet ist das deutsche Hoheitsgebiet als Teil des Zollgebietes der EU. Es wird von der Zollgrenze umschlossen. Das Zollgebiet der Europäischen Union ist durch die EWG-ZollgebietsVO festgelegt.
Welchem Zweck dienen die Freihäfen?	Die Freihäfen (Freizeonen) dienen dem Umschlag, der Lagerung von Außenhandelsgütern und dem Schiffbau. Sie sind deutsches Hoheitsgebiet, aber kein Zollgebiet und gelten umsatzsteuerrechtlich als Ausland.
Was sind Freizeonen?	Freizeonen nach EU-Recht (früher Zollfreigebiete) sind staatliches Hoheitsgebiet, in dem das EU-Recht nicht vollwirksam wird und in dem zollrechtliche Sondervorschriften gelten. Freizeonen in Deutschland sind die Freihäfen in Emden, Bremen, Bremerhaven, Hamburg, Cuxhaven, Kiel, Deggendorf und Duisburg-Ruhrort und andere Gebiete.
In welchem Umfang gilt das Zollrecht für die Freihäfen?	Alle zollrechtlichen Bestimmungen, die sich auf NGW beziehen, gelten nicht, da die eingeführte Ware erst mit Überschreiten der Zollgrenze, die den Freihafen umschließt, zur Nichtgemeinschaftsware wird.
Welche EU-Vorschriften gelten für Freihäfen?	Damit kann im Freihafen keine Zollschuld entstehen. Jedoch gibt das Zollrecht mehrere Vorschriften über den Warenverkehr in Freihäfen, z. B.: Der Verkauf und der ständige Gebrauch unverzollter Waren sind grundsätzlich unzulässig. Warenbehandlung ist nur gestattet, wenn sie nicht zur Erlangung von Zollvorteilen ausgenutzt wird. Wer in Freihäfen Waren lagert, bearbeitet, verarbeitet oder damit handelt, unterliegt der zollamtlichen Überwachung und muss genau über Zugang, Abgang und Herkunft der Ware Buch führen.
Welchem Zweck dienen die Freizeonen (Freihäfen)?	Es gelten grundsätzlich die Verordnungen (EWG) Nr. 2504/88 über Freizeonen und Freilager , Nr. 2562/90 Durchführungsrichtlinien (DVO) zur VO und Nr. 1656/91 über den aktiven Veredelungsverkehr oder die Umwandlung unter zollamtlicher Überwachung. Danach sind die Freihäfen Freizeonen, in denen das EU-Recht anzuwenden ist. Sie gelten als Teile des Zollgebietes der Gemeinschaft, sind aber vom EU-Zollgebiet getrennt.
Welche außenhandelsbezogenen Tätigkeiten sind in den Freihäfen/Freizeonen zugelassen?	In den Freizeonen werden regelmäßig außenhandelsbezogene Tätigkeiten ausgeübt. Die dorthin verbrachten Waren (Nichtgemeinschaftswaren) werden behandelt, als befänden sie sich nicht im EU-Zollgebiet . Grundsätzlich werden für sie weder Eingangsabgaben erhoben noch handelspolitische Maßnahmen durchgeführt. Durch die Zollerleichterungen werden die zulässigen Tätigkeiten im Freihafen erleichtert und der Warenverkehr innerhalb und außerhalb der EU gefördert.
	Zugelassen sind grundsätzlich alle industriellen und gewerblichen Tätigkeiten sowie alle Dienstleistungen (z. B. Umschlag). Ausnahmen, die sich aus der Art der Ware oder aus der zollamtlichen Überwachung ergeben, sind möglich.

Welche wichtigen Vorschriften sind bei der Ausführung der Tätigkeiten bzw. Dienstleistungen zu beachten?

Für Tätigkeiten im Bereich **Lagerung, Be- oder Verarbeitung oder Kauf bzw. Verkauf von Waren besteht die Bewilligungspflicht:** Der Gewerbetreibende muss die **Bestandsaufzeichnung** führen, so wie sie von der Zollbehörde vorgeschrieben und zugelassen ist.

Die **übliche Lagerbehandlung** von Nichtgemeinschaftswaren kann grundsätzlich ohne Bewilligung vorgenommen werden, wenn sie nicht zollwertmindernd wirkt. Für andere Lagerbehandlungen sind die Vorschriften über den aktiven Veredelungsverkehr zu beachten. Für die Umwandlung, Vernichtung von Waren, Behandlung von Gemeinschaftswaren und andere Tätigkeiten gelten besondere Vorschriften. Nichtgemeinschaftswaren dürfen in der Freizone nicht verbraucht oder verwendet werden.

Dienstleistungstätigkeiten (Warenumsatz, Überlassung von Räumen usw.) unterliegen nicht der Bestandsaufzeichnungspflicht, sie sind der Zollbehörde lediglich zu melden (**Meldepflicht**).

Entsteht die Zollschuld für Nichtgemeinschaftswaren in der Freizone?

Die Zollschuld entsteht grundsätzlich erst dann, wenn die Waren aus der Freizone in den freien Verkehr (nach Zollabfertigung) überführt oder wenn sie bestimmungswidrig verbraucht bzw. verwendet werden.

Wie wird Nichtgemeinschaftsware zu Gemeinschaftsware?

Eine Ware, die über die Zollgrenze in das Gebiet der EU verbracht wird, unterliegt von diesem Zeitpunkt an der zollamtlichen Überwachung. Näheres ist in der Verordnung (EWG) Nr. 4151/88 – VerbringungsVO – geregelt.

Die Nichtgemeinschaftsware wird der Abfertigung zum zollrechtlich freien Verkehr unterworfen. Am Ende der Abfertigung wird die Ware zum freien Verkehr in der EU freigegeben, sie ist zur Gemeinschaftsware geworden.

Welche zollrechtlichen Bestimmungen gibt es?

Unterschieden werden die **Zollverfahren**, das **Verbringen** in eine Freizone, ein Freilager oder aus dem EU-Zollgebiet und die **Vernichtung** mit Zustimmung der Zollbehörde.

Welche Zollverfahren werden unterschieden?

Folgende Zollverfahren werden unterschieden:

- ◆ Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr,
- ◆ Versandverfahren,
- ◆ Zolllagerverfahren,
- ◆ aktive Veredelung,
- ◆ Umwandlungsverfahren,
- ◆ vorübergehende Verwendung,
- ◆ passive Veredelung und
- ◆ Ausfuhrverfahren.

Beschreiben Sie die Funktion des Anmelders!

Der Anmelder als Gestellungspflichtiger der NGW, die er in das EU-Zollgebiet verbringt, gibt der zuständigen Zollstelle die **Zollanmeldung** auf dem Einheitspapier ab. Durch sie bestimmt er die Art der **zollrechtlichen Bestimmung** und das **Zollverfahren**, damit auch über jede zollrechtlich mögliche Maßnahme, die sich auch auf außenzollrechtliche Gebiete beziehen kann, z. B. EUSt, andere Verbrauchsteuern, Außenwirtschafts- und Marktordnungsrecht.

Auftragsgemäß gibt der Spediteur die Zollanmeldung ab. Was soll er wissen?

Der **Zollanmelder** wird im Regelfall gleichzeitig **Zollschuldner**. Privatrechtliche Verhältnisse zur Ware sind unerheblich. Um einer Haftung für die Angaben des Auftraggebers auszuweichen, unterschreibt er die **Zollanmeldung** als Bevollmächtigter seines Auftraggebers. Der Spediteur haftet dann nur für sein Verschulden (fahrlässig oder vorsätzlich falsch ausgefüllte Anmeldung).

Was ist „Atlas“?

Atlas ist die Abkürzung für „**Automatisiertes Tarif- und Lokales Zoll-Abwicklungssystem**“. Dieses System löste das alte Douane-System ab. Sämtliche Daten werden vorab an das Zollamt per EDV übertragen.

Welche Ziele werden durch Atlas erreicht?

Durch dieses elektronische Datenverarbeitungssystem wird der DGbrZT durch den EZT (Elektronischer Zolltarif) ersetzt, die Zollabfertigung für Einfuhr, Ausfuhr und bestimmte Zollverfahren automatisiert, Stammdaten gesammelt, archiviert und für den Datenaustausch mit Bundesbehörden, der Wirtschaft und bestimmten EU-Behörden bereitgestellt.

Wozu dienen Zollantrag und Zollanmeldung?

Zollantrag und Zollanmeldung, die im Regelfall zusammen auf vorge schriebenem Formular (Einheitspapier) abzugeben sind, bilden die Grundlage des **Zollverfahrens**. Der Zollanmelder stellt den **Zollantrag**, indem er die Zollanmeldung abgibt; damit beantragt er das von ihm gewählte Verfahren.

Durch die **Zollanmeldung** meldet der Zollanmelder die Nichtgemeinschaftsware mit den für die Zollbehandlung maßgebenden Merkmalen und Umständen unter Nennung der Position oder Unterposition des ZT an; dazu gibt er die Codenummer des DGbrZT an. Die Zollanmeldung ist eine Steuererklärung und kann notfalls erzwungen werden.

Erklären Sie den Begriff „Zollnummer“!

Die **Zollnummer** ist eine Kennnummer zur eindeutigen Identifizierung der Beteiligten. Der Einsatz wurde durch die Europäische Union angeordnet und ab 1.1.2006 verbindlich. Unabhängig davon ist die Verwendung der Zollnummer in einigen Mitgliedsstaaten, wie z. B. in Deutschland, schon jetzt verbindlich.

Da die Regelung auch für im Ausland ansässige Beteiligte gilt, müssen auch diese eine Zollnummer beantragen oder beantragen lassen und entsprechend verwenden (s. Anhang). Es wird aber nur der Firmenname, die Adresse, die Tätigkeit und die VAT-Nummer angegeben.

Die Zollnummer ist 7-stellig und wird von der Bundeszollverwaltung („Koordinierende Stelle ATLAS, Karlsruhe“) vergeben. Sie ist ein Identifikationskennzeichen des Beteiligten und gibt seine Adressdaten und sein Finanzamt⁸ an.

Um an den Verfahren mit IT-Unterstützung oder Genehmigungsverfahren des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) und der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) teilnehmen zu können, muss der Beteiligte eine Zollnummer aufweisen.

Außerdem stellt die Zollnummer den Nachweis der im IT-Fachverfahren ATLAS papierlos festgesetzten Einfuhrumsatzsteuer gegenüber dem Finanzamt dar.

Für alle schriftlichen bzw. mit Hilfe der EDV erstellten Zollanmeldungen und Versandanmeldungen wird die Zollnummer benötigt. Daher müssen alle am Verfahren Beteiligten, auch die im Ausland ansässigen, eine Zollnummer besitzen. Nur wer gelegentliche Abfertigungen, nicht mehr als 3x pro Jahr, durchführt, muss keine Zollnummer vorweisen.

Was ist unter Tarifieren zu verstehen?

Tarifieren ist das ***Einreihen einer bestimmten Ware*** in den Zolltarif. Von der richtigen Tarifierung hängt die Höhe des Zollsatzes ab. Für die Einreichung der Ware sind die Anmerkungen und Erläuterungen zum Zolltarif zu beachten. Ermittelt werden die Warenbezeichnung und die Codenummer.

Welche Bedeutung hat das „Harmonisierte System“ (HS)?

Das „***Harmonisierte System zur Bezeichnung und Codierung der Waren*** (HS) bildet die Grundlage für eine einheitliche und genaue Warenbezeichnung in der EU, aber auch weltweit. Der Zolltarif und das Warenverzeichnis der Außenhandelsstatistik sind nach dem HS eingerichtet; der Zolltarif enthält grundsätzlich neben der Warenbenennung die Codenummer, das Warenverzeichnis zur Außenhandelsstatistik die ersten neun Stellen dieser Warennummer.

Ein Kunde Ihrer Firma möchte einen Container mit Pfeffer, schwarz, aus Vietnam einführen und bittet Sie, ihm den Ablauf der Zollabfertigung mit Hilfe von ATLAS kurz zu erklären! Stellen Sie die wichtigsten Schritte zusammen!

Die Überführung in den zoll- und umsatzsteuerrechtlichen freien Verkehr mit Hilfe von ATLAS wird wie folgt durchgeführt:

- ◆ Eingabe der Daten der einzuführenden Waren wie Kollizahl, Warenart, Gewicht, Absender, Empfänger, Herkunftsland, Empfangsland, Zollnummern u. a. (s. Anlage),
- ◆ Datenübertragung an den ATLAS-Rechner,
- ◆ Plausibilitätsprüfung des Zollantrages durch die ATLAS-Stelle,
- ◆ Zuteilung einer Arbeitsnummer durch ATLAS oder Rückweisung eines fehlerhaften Zollantrages,
- ◆ Prüfung durch eine Zolldienststelle auf Inhalt und Richtigkeit der Angaben; Vorbereitung des Bescheides,
- ◆ Entscheidung der Zolldienststelle, ob besondere Anweisungen wie Beschau, Vorlage besonderer Dokumente bei der Gestellung (wie Freigabe durch Behörden, Präferenzunterlagen u.ä.) oder Rückübermittlung der Daten,

⁸ Gilt nur für Unternehmen, die in Deutschland ihre Steuererklärung abgeben.

- ◆ Gestellung beim Zollamt,
- ◆ Zollamt bearbeitet den Antrag, führt die angeordnete Maßnahme durch und nimmt ihn an, d. h. überlässt die Sendung in den freien Verkehr. Bei Problemen wird der Antrag zurückgewiesen.
- ◆ Übermittlung des Steuerbescheides per EDV, Ausdruck durch den Beteiligten.

Welche Unterlagen sind für ein Zollverfahren der Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr einzureichen?

Für diese Abfertigung sind **Zollantrag**, **Zollanmeldung und Einfuhranmeldung** (für statistische Zwecke) einzureichen. Diese Erklärungen werden mit dem Einheitspapier (Bestimmung Eingang/Einfuhr) auf den Exemplaren 6, 7 und 8 abgegeben; Ergänzungsvordrucke können hinzukommen. Abzugeben ist außerdem die „**Anmeldung der Angaben über den Zollwert**“, Zollwertanmeldung (D.V.1) genannt, wenn Zoll anfallen wird. Dieses Formular fällt weg, wenn der Zollwert 10.000 EUR nicht übersteigt. Dies gilt auch für ATLAS. Die **Händelsrechnung** und, falls erforderlich, eine Einfuhrgenehmigung sind beizugeben. Gegebenenfalls sind ein Ursprungszeugnis oder eine Warenverkehrsbescheinigung, Belege über Vertriebs- und Beförderungskosten, die dem Zollwert zuzurechnen sind, auf ausdrückliches Verlangen der Zollstelle der Kaufvertrag und andere Unterlagen, Wiegennoten, Gesundheitsatteste und ähnliche Zeugnisse vorzulegen.

Wovon hängt die Höhe des Zolls ab?

Die Höhe des Zolles hängt ab von dem Zollwert (**Transaktionswert**) und dem Zollsatz der Ware gemäß Zolltarif (Wertzoll). In wenigen Fällen wird der Zoll von dem Gewicht der Ware (Gewichtszoll) erhöhen.

Was ist unter dem Zollwert nach der ZWVO (EWG-Zollwertverordnung) zu verstehen?

Der Zollwert ist der „**Transaktionswert**“, d. h. der für die Waren bei einem Verkauf zur Ausfuhr in das EU-Zollgebiet tatsächlich gezahlte oder zu zahlende Preis, der gegebenenfalls nach Art. 8 zu berichtigten ist. Es ist der normale Wettbewerbspreis. Er entspricht dem CIF-Wert am EU-Verbringungsort.

Unter welchen Voraussetzungen wird der Rechnungspreis als Transaktionswert (TA) für die eingeführten Waren anerkannt?

Der Rechnungspreis wird als TA anerkannt,

1. wenn ein Verkauf zur Ausfuhr in das EU-Zollgebiet vorliegt,
2. wenn preismindernde Einschränkungen in der Verwendung oder im Gebrauch der Waren fehlen,
3. wenn preismindernde Bedingungen oder Leistungen wertmäßig bestimbar sind,
4. wenn der Preis tatsächlich gezahlt oder zu zahlen ist (Rabatte und Skonti sind anzuerkennen),
5. wenn der Preis berichtigt ist a) durch dem Käufer entstandene Zuschläge (Verkaufsprovisionen, Verpackungs-, Beförderungskosten u. a.) bis zum maßgebenden Ort (Ort des Verbringens in das EU-Zollgebiet) und b) durch Abschläge (Beförderungskosten nach der Einfuhr, Zölle u. a.),
6. wenn Käufer und Verkäufer nicht miteinander verbunden sind.

Welche Bewertungsmethoden zur Ermittlung des Zollwertes gibt es, und in welcher Reihenfolge sind sie zu prüfen?

Nach Art. 2 bis 7 ZWVO gibt es acht Methoden, die in der angegebenen Reihenfolge zu prüfen sind:

1. Transaktionswert für die eingeführte Ware – Käufer und Verkäufer sind nicht miteinander verbunden,
2. Transaktionswert für die eingeführte Ware – Käufer und Verkäufer sind miteinander verbunden,
3. Transaktionswert für gleiche Waren,
4. Transaktionswert für gleichartige Waren,
5. deduktiver Wert (vom Weiterverkaufspreis des Importeurs durch Abzüge (Handelsspanne, Einfuhrabgaben) ermittelter Zollwert),
6. errechneter Wert,
7. berichtigter Wiederverkaufspreis,
8. geschätzter Wert.

Ihr Kunde hat Ihre Abrechnung über eine Verzollung erhalten und möchte jetzt gerne wissen, wie sich der Zoll- und EUST-Wert ergeben. Stellen Sie die Zusammensetzung anhand eines Transportes von Montreal nach Hamburg dar!

Der **Zollwert** setzt sich aus folgenden Positionen zusammen:

$$\begin{aligned} & \text{FOB-Wert Montreal (Handelswert, Nebenkosten (wie Vorlauf und Verladekosten im Abgangshafen))} \\ & + \text{Seefracht Montreal – Hamburg} \\ & + \text{Seetransport-Versicherungsprämie} \\ & = \text{CIF-Wert Hamburg} \\ & = \text{Zollwert} \end{aligned}$$

Der **EUST-Wert** baut darauf auf. Es kommen noch folgende Positionen dazu:

$$\begin{aligned} & + \text{evtl. Zollbetrag, wenn für die Ware Zoll anfällt} \\ & + \text{Beförderungskosten von der EU-Grenze zum ersten inländischen Bestimmungsort} \\ & + \text{evtl. anfallende Verbrauchssteuern (z. B. Tabaksteuer)} \\ & = \text{EUSt-Wert} \end{aligned}$$

Von diesem EUSt-Wert wird EUSt-Betrag (7 % (Lebensmittel) oder 19 %) ermittelt, der dann im Steuerbescheid vermerkt ist.

Warum erhebt der Staat Zölle?

Zölle werden erhoben,

1. um inländische Wirtschaftszweige vor billigerer Auslandsware zu schützen (**Schutzzoll**),
2. um Haushaltseinnahmen zu erzielen (**Finanzzoll**).

Alle Zölle, die zu den Steuern zählen, fließen in Deutschland in voller Höhe dem Staat zu (Art. 106 GG). Sie werden zur Haushaltfinanzierung der EU verwendet.

Welche Eingangsabgaben werden außer Zöllen erhoben?

Einfuhrumsatzsteuer und Verbrauchsteuern (Tabak-, Mineralölsteuer u. a.) können für eingeführte Waren erhoben werden.

Wie erfolgt die Umsatzsteuererhebung im innergemeinschaftlichen Handel?

Waren aus EU-Staaten werden grundsätzlich erst im EU-Bestimmungsland mit Umsatzsteuer belastet. Der Importeur, der **vorsteuerabzugsberechtigt** ist, hat die Pflicht, den „**innergemeinschaftlichen Erwerb**“ zu besteuern. Es gilt der Steuersatz seines Landes, also derselbe Satz wie für Inlandsbezüge (Erwerbsteuer).

Um die korrekte Anwendung der umsatzsteuerlichen Vorschriften zu erreichen, bekommt jeder am innergemeinschaftlichen Handel Beteiligte eine **Umsatzsteuer-Identifikationsnummer (USt-IdNr.)**. Lieferanten aus anderen Mitgliedstaaten können daran erkennen, dass sie steuerfrei liefern können, wenn sie die IdNr. des deutschen Erwerbers haben. Zur Kontrolle der ordnungsgemäßen Umsatzbesteuerung des innergemeinschaftlichen Handels sind die Unternehmen verpflichtet, **zusammenfassende Meldungen** (vierteljährlich) über ihre steuerfreien Lieferungen beim Bundesamt für Finanzen abzugeben.

Wie erfolgt die Umsatzbesteuerung für Nichtgemeinschaftswaren?

Nichtgemeinschaftswaren unterliegen der Umsatzbesteuerung des EU-Bestimmungslandes. Zoll- und Umsatzbesteuerung erfolgen grundsätzlich gemeinsam, und zwar an der EU-Zollgrenze bei einer Abfertigung zum Freien Verkehr oder im EU-Zollgebiet im Anschluss an eine T1-Beförderung. Steuervertreter (z. B. Spediteure) können für die Steuerschuldner (die Erwerber) handeln.

Wann entsteht die Einfuhrzollschuld?

Grundsätzlich entsteht sie, wenn Waren in den zollrechtlich freien Verkehr überführt werden; als Zeitpunkt gilt die Annahme der Zollammeldung durch den Zoll. Die Zollschuld entsteht auch, wenn die Ware vorschriftswidrig in das Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht wird.

In welcher Form werden Eingangsabgaben entrichtet?

Die Eingangsabgaben werden in bar oder im laufenden Zahlungsaufschub (auf dem Zollaufschubkonto gegen Sicherheit bis zum 15. des auf die Entstehung der Zollschuld folgenden Monats) entrichtet.

Welche Möglichkeiten des Aufschubs von Eingangsabgaben bieten sich dem Spediteur?

Der Spediteur hat folgende Möglichkeiten:

1. Aufschub mit **Anrechnungsantrag** auf das Aufschubkonto der Speditionsfirma (Sicherheitsleistung für Zölle und für EUSt),
2. Aufschub mit **Aufschubanmeldung** auf das Aufschubkonto des Importeurs (Sicherheitsleistung für EUSt entfällt),
3. Aufschub mit Anrechnungsantrag auf das Aufschubkonto eines Dritten.

Ein Kunde, der Haselnusskerne aus der Türkei importiert und an einen Krokanthersteller weiterverkauft, bittet Sie um Hilfe bei der Zollabwicklung. Folgendes Problem stellt sich dar:

Wenn dieser Fall häufiger auftritt, würde sich das **Umwandlungsverfahren** anbieten. Der Beteiligte, bei dem der Tarifsprung durch die Bearbeitung vollzogen wird, muss einen Antrag auf Bewilligung für das Umwandlungsverfahren bei seinem Hauptzollamt stellen. Die Bewilligung wird u. a. nur dann erteilt, wenn die Rückführung in den ursprünglichen Zustand (hier: geröstete wieder in ungeröstete umwandeln) nicht möglich ist. Die Veränderung in eine andere Beschaffenheit muss klar erkennbar sein, sodass eine neue Bemessungsgrundlage entstanden ist. In der Praxis stellt der Anmelder (z. B. der Zolldeklarant)

Würde die Verzollung vor der Röstung, die der Krokanthersteller vornehmen will, erfolgen, so läge der Zollsatz bei 3,2 % (ZTN:08020000000).

Durch die Röstung könnte ein Tarifsprung (ZTN 20081919000)

vollzogen werden. Was würden Sie dem Kunden vorschlagen?

Erklären Sie den Begriff „Kontingent“!

rant als Vertreter) einen Antrag zur Abfertigung zum Umwandlungsverkehr (mit den entsprechenden Formularen) und einen entsprechenden Zollantrag (inkl. Anlagen wie Handelsrechnung, Präferenz- und Beförderungsnachweis). Diese Dokumente begleiten die Ware. Der Empfänger meldet die im Rahmen der monatlichen Meldung seinem Hauptzollamt zur Umwandlung an.

Kontingente sind Zollvergünstigungen bei der Einfuhr in die EU. Die Größe des Kontingents kann wert- und mengenmäßig festgelegt werden. Die Zollvergünstigungen werden durch ein Zollkontingent überwacht. Der Zeitraum kann über ein Jahr betragen. Wenn das Kontingent vorher erschöpft ist, verkürzt sich der Zeitraum entsprechend. So sind viele Kontingente schon nach ein paar Tagen oder Monaten erschöpft.

Es gibt Lizenz- und Zollkontingente im Windhundverfahren.

Um am Lizenzkontingent teilnehmen zu können, wird eine Einfuhrlizenz benötigt, die bei der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) vom Einführer beantragt wird. Dadurch ist die Teilnahme am Lizenzkontingent garantiert.

Beim Zollkontingent im Windhundverfahren ist die Reihenfolge der Zollanträge mit Antrag auf Kontingentabfertigung entscheidend. Die Anrechnung erfolgt somit tageweise in der zeitlichen Reihenfolge der Anmeldungen. Es gibt Zollkontingente im Windhundverfahren, an denen die Teilnahme nur möglich ist, wenn Ursprungszeugnisse oder Warenverkehrsbescheinigungen mit vorgelegt werden. Eine „Teilnahme-Garantie“ gibt es nicht.

Welche Versandverfahren und welche Versandscheine können angewendet werden?

1. **Gemeinschaftliches Versandverfahren (gVV)** für die Beförderung von Waren im EU-Zollgebiet gemäß EU-Recht:
 - a) externes gVV mit Vordruck T 1 (für Nichtgemeinschaftsware),
 - b) internes gVV mit Vordruck T 2 (für Gemeinschaftsware, nur in wenigen Fällen anzuwenden),
2. **Andere Versandverfahren:** TIR-Übereinkommen mit Carnet TIR (s. Anlage/s. Lkw-Spedition), vereinfachtes gVV der Bahn mit dem CIM-Frachtbrief als Versandanmeldung und Versandschein, weitere Verfahren, wie Rheinmanifest, Cargo-Manifest im Lufttransport, Carnet ATA u. a.

Auf welchen Exemplaren des Einheitspapiers ist die Anmeldung zum gVV abzugeben?

Für das gVV sind die Exemplare 1, 4, 5 und 7 des Einheitspapiers zu verwenden. Das Einheitspapier kann auch als kombinierter Teilsatz bei der Ausfuhr mit den Exemplaren 1, 2, 3, 4, 5 und 7 verwendet werden.

Wie wird das Versandverfahren durchgeführt?

Mit dem Einheitspapier beantragt der **Hauptverpflichtete** das Zollverfahren und gibt die **Zollanmeldung** bei seiner Abgangszollstelle (Ort des Verfahrensbeginns) ab. Die Zollstelle sichert die **Nämlichkeit** der Waren, damit der **Bestimmungszollstelle** (Ort des Verfahrensendes) dieselbe Ware unverändert gestellt wird. Nach Stellung einer **Sicherheit** (z. B. Bürgschaft) wird dem Hauptverpflichteten die Ware zur Beförderung und zur erneuten Gestellung innerhalb der festgesetzten Frist übergeben. Nach Beendigung des Verfahrens bekommt die Abgangszollstelle eine Durchschrift des Versandscheines. Sie prüft das Verfahren und gibt die Sicherheit frei.

Erklären Sie den Begriff „Zugelassener Versender/ Empfänger“!

Ein Unternehmen kann bei seinem Hauptzollamt den Antrag auf die Erteilung des Status „Zugelassener Versender/Empfänger“ stellen. Die Voraussetzungen für den Erhalt sind u. a. Zuverlässigkeit, Sicherheitsleistungen und Steuerehrlichkeit. Der Vorteil eines „Zugelassenen Versenders/Empfängers“ ist die Ausführung von Tätigkeiten, wie Eröffnung und Schließen von Versandverfahren und Anlegen und Entfernen von Nämlichkeitssicherungen (wie Plomben, Zollschnüren u. a.), ohne direkte Einschaltung des Zolls. Die Zollbehörden führen Kontrollen durch.

Wie kann die Nämlichkeit einer Ware so gesichert werden, dass sie bei ihrer Wiedergestellung identifiziert werden kann?

Die Nämlichkeitssicherung kann erfolgen durch

1. Raumverschluss mittels Zollschlössern, -plomben,
2. Packstückverschluss durch Zollplomben und -siegel,
3. Muster, Abbildungen, buchmäßige Überwachung u. a.,
4. zollamtliche Bewachung oder Begleitung.

Für den Zollverschluss darf nur das amtlich gelieferte Material verwendet werden. Die Kosten der Nämlichkeitssicherung zahlt der Zollbeteiligte. Stempel, Siegel und Plomben sind öffentliche Urkunden im Sinne des Strafgesetzbuches.

In welchen Fällen wird das externe gemeinschaftliche Versandverfahren angewendet?

Das externe gVV (T1 als Versandschein) wird angewendet zur **zoll- und steuerrechtlichen Abfertigung von Nichtgemeinschaftswaren** im Gebiet der EU. Es gilt für die Beförderung von Nichtgemeinschaftswaren von der EU-Außengrenze (EU-Zollgrenze) zu einer Binnenzollstelle (Bestimmungszollamt oder zugelassener Empfänger) innerhalb der EU. Mit der erneuten Gestellung zur zoll- und steuerrechtlichen Abfertigung ist das Verfahren abgeschlossen.

Im Luft- und Seeverkehr gilt das externe gVV ebenfalls, wobei nach zollamtlicher Bewilligung das Manifest als Versandschein verwendet werden kann; es gelten Vereinfachungsregeln. Als Nichtgemeinschaftswaren gelten alle Waren, die mit einem Flugzeug von einem

Nicht-EU-Flughafen nach einem EU-Flughafen unmittelbar – auch bei Zwischenlandung in einem EU-Flughafen – befördert werden. Als Gemeinschaftswaren gelten alle Waren, die von einem EU-Flughafen nach einem EU-Flughafen befördert werden. Entsprechendes gilt im Seeverkehr.

Erklären Sie das Verfahren „NCTS“!

NCTS ist die Abkürzung für „*New Computerized Transit System*“. Hierbei handelt es sich um ein Verfahren zur Abwicklung des gemeinschaftlichen/gemeinsamen Versandverfahrens mit Hilfe der elektronischen Datenverarbeitung, das seit dem 1. Juli 2005 bindend ist. In Deutschland wird NCTS im Fachverfahren ATLAS-Versand realisiert.

Der Teilnehmer gibt seine Daten in die EDV (s. Anhang) ein. Die so entstandene Versandanmeldung wird per Datenübertragung an die Abgangsstelle übermittelt. Beim „vereinfachten Verfahren“ wird die Versandanmeldung jetzt angenommen und die angemeldeten Waren zum Versandverfahren überlassen. Eine Gestellung der Waren beim Abgangszollamt muss nicht erfolgen.

Das „Normalverfahren/Teilnehmereingabe“ läuft dagegen wie folgt ab: Der Teilnehmer gibt die Daten in die Maske ein und übermittelt sie an die Abgangsstelle. Zur Eröffnung des Verfahrens muss die Ware bei der Abgangsstelle gestellt werden. Dies ist der Fall, wenn der Teilnehmer kein „zugelassener Versender“ ist oder der Verladeort nicht im Gültigkeitsbereich der Bewilligung liegt. So muss z. B. im Hamburger Freihafen immer eine Gestellung erfolgen, da es hier keine „zugelassenen Versender“ gibt.

Entgegennahme, Annahme und Überlassung erfolgen automatisch.

Eine weitere Möglichkeit ist die Benutzereingabe (Normalverfahren), bei der der Beteiligte bei der Abgangsstelle eine ausgefüllte Versandanmeldung in Papierform vorlegt und die Ware gestellt. Die Anmeldung muss dann ein Zollbeamter der Abgangsstelle eingeben.

Mit NCTS sollen die Wartezeiten an den Zollämtern verringert, Bearbeitungszeiten verkürzt und die Kommunikation zwischen den Zollämtern (z. B. bei der Erledigungsmeldung) verbessert werden.

In welchen Fällen wird das interne gemeinschaftliche Versandverfahren (gVV) angewendet?

Mit Wegfall der Kontrollen und Formalitäten an den Binnengrenzen der EU hat das interne gVV (T2-Vordruck) weitgehend an Bedeutung verloren; das gilt auch für die Vorlage von Warenverkehrsbescheinigungen (T 2 L) als Präferenznachweis für Gemeinschaftswaren.

Das interne gVV wird angewendet bei Beförderungen

- a) nach EFTA-Ländern,
- b) zwischen zwei in der EU liegenden Orten, wenn die Beförderung durch einen bzw. mehrere EFTA-Staaten erfolgt.

Wie erfolgt die statische Erfassung des innergemeinschaftlichen Warenaus- tauschs?

Durch Fortfall der Grenzabfertigung im Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ist eine statistische Erhebung im Rahmen einer Zollbehandlung nicht möglich. Die Daten werden durch ein permanentes statistisches Erhebungssystem für die Intrahandelsstatistik „**INTRASTAT**“ nach Verordnung (EWG) Nr. 3330/91 erhoben.

Auskunftspflichtig ist jede natürliche und juristische Person, die umsatzsteuerpflichtig ist und die als Verlader am innergemeinschaftlichen Handel beteiligt ist. Der Auskunftspflichtige kann Dritte (Spediteure, Lkw-Unternehmer) mit der statistischen Meldung beauftragen.

Die **statistischen Meldungen** sind dem Statistischen Bundesamt auf besonderen Erhebungsvordrucken oder auf magnetischen Datenträgern abzugeben.

Im Warenverkehr mit Drittländern ist die statistische Meldung im Rahmen der erforderlichen Zollabfertigung abzugeben.

Warum werden Zolllager eingerichtet?

Einlagerer (Importeure) haben ein Interesse, Nichtgemeinschaftswaren für mehr oder weniger lange Zeiträume zu lagern, ohne dass Eingangsabgaben entrichtet oder dass handelspolitische Maßnahmen angewendet werden müssen. Bei der Einlagerung ist über die endgültige Verwendung dieser Drittlandware noch nicht entschieden, oder aber sie soll vor ihrer endgültigen Verwendung (z. B. Verbrauch) gelagert werden. Rechtsgrundlage bietet u. a. die VO (EWG) Nr. 2503/88 „Zollager-VO“.

Für welche Waren gilt das Zolllagerverfahren?

Das **Zolllagerverfahren** gilt grundsätzlich für Nichtgemeinschaftswaren; in bestimmten Fällen gilt es auch für mitgelagerte Gemeinschaftswaren.

Welche Arten von öffentlichen Zolllagern sind vorgesehen?

Vorgesehen sind „**Öffentliche Zolllager**“ des Typs A, B und F. Sie dienen der Lagerung durch jedermann. Öffentliche Zolllager des Typs F werden als verschlossene Lager von der Zollverwaltung betrieben (Zollniederlager). Lager des Typs A und B können bei Bedarf bewilligt werden. Typ A unterliegt der Verantwortung des Lagerhalters, Typ B der Verantwortung des Einlagerers.

Welche Arten von privaten Zolllagern werden bewilligt?

Bewilligt werden „**Private Zolllager**“ des Typs C, D und E.

Typ C: Waren werden durch den Lagerhalter, der nicht Eigentümer sein muss, gelagert. Das Lager kann als verschlossen oder als nicht-verschlossen bewilligt werden.

Typ D: Bei Einlagerung werden die Bemessungsgrundlagen durch Feststellungsbescheid festgestellt. So ist die Entnahme ohne zollamtliche Mitwirkung möglich. Die Lager werden als nichtverschlossen bewilligt.

Typ E: Die in das Lagerverfahren überführten Waren können nach

Wahl des Lagerhalters an beliebiger Stelle – sogar im Beförderungsmittel – gelagert werden. Voraussetzungen sind die Sicherheitsleistung für die Waren, eine besondere Bestandsaufzeichnung, ein betriebsinternes Kontrollsysteem usw.

Wann wird das Zolllagerverfahren beendet?

Das Zolllagerverfahren für Nichtgemeinschaftswaren wird beendet, wenn die Waren

- ◆ in den zollrechtlich freien Verkehr oder ein anderes Zollverfahren übergeführt werden,
- ◆ in eine Freizone (Freihafen) verbracht werden,
- ◆ ausgeführt werden,
- ◆ zugunsten der Staatskasse aufgegeben oder unter zollamtlicher Überwachung vernichtet oder zerstört werden.

Stellen Sie die Sachverhalte dar, die hinter dem Begriff „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ (AEO) stehen!

Seit dem 1. Januar 2008 können in der EU ansässige und am Zollgeschehen beteiligte Unternehmen den Status des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ (AEO/„Authorised Economic Operator“) beantragen. Voraussetzungen sind folgende:

- bisher angemessene Einhaltung der Zollvorschriften (Artikel 14h ZK-DVO),
- zufrieden stellendes System für die Verwaltung der Geschäfts- und Beförderungsunterlagen, um entsprechende Zollkontrollen durchführen zu können (Artikel 14i ZK-DVO),
- nachgewiesene Zahlungsfähigkeit (Artikel 14j ZK-DVO),
- geeignete Sicherheitsstandards (gilt nur für AEO S und F) (Artikel 14k ZK-DVO).

Es gibt drei verschiedene Varianten des AEO:

- AEO-Zertifikat „Zollrechtliche Vereinfachungen“ (AEO C)
- AEO-Zertifikat „Sicherheit“ (AEO S)
- AEO-Zertifikat „Zollrechtliche Vereinfachungen/Sicherheit“ (AEO F)

Rechtliche Grundlagen sind dem Artikel 5a ZK und den Artikeln 14a bis 14x ZK-DVO zu entnehmen.

Der „Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte“ gilt als besonders zuverlässig und vertrauenswürdig und ist ein wichtiger Bestandteil einer durchgängigen internationalen Lieferkette („supply chain“) vom Hersteller bis zum Endverbraucher. Derzeit werden Verhandlungen mit Drittländern wie USA, China und Schweiz über die Anerkennung des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ geführt, um die Sicherheit der Lieferkette weiter zu verbessern (Zoll-Sicherheitsinitiative).

Der Antrag kann per Internet erfolgen. Er muss aber ausgedruckt, unterschrieben und mit dem dazugehörigen ausgefüllten Fragebogen an das Hauptzollamt gesendet werden, in dessen Bezirk sich die Hauptbuchhaltung des Antragstellers befindet.

V.

Seehafenspedition

1. Güterverkehr mit dem Seeschiff

Wer ist Reeder?	Reeder ist der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes (§ 484 HGB).
Wodurch unterscheidet sich die Trampfahrt (Gelegenheitsverkehr) von der Linienfahrt?	In der Trampfahrt richtet sich die Reiseroute des Schiffes nach dem Ladungsangebot (Massengut). In der Linienfahrt verkehren die Schiffe regelmäßig zu bestimmten Zeiten zwischen einem Ausgangs- und einem Endhafen unter Anlaufen von weiteren Häfen. Da die Linienfahrer ihre Reise ohne Rücksicht auf das vorliegende Ladungsangebot durchführen müssen, ist die Linienfahrt mit besonderen Risiken verbunden.
Was ist unter einer Schiffahrtskonferenz zu verstehen?	In einer Schiffahrtskonferenz (internationales Kartell) haben sich Linienreeder eines Fahrtengebietes auf freiwilliger Basis zusammen geschlossen, um einen ruinösen Wettbewerb zu vermeiden.
Die Konferenzen werden voraussichtlich im Oktober 2008 in Europa ihre Arbeit einstellen. Die Folge wird sein, dass alle Zuschläge (surcharges) verhandelbar sind.	Die Konferenzen werden voraussichtlich im Oktober 2008 in Europa ihre Arbeit einstellen. Die Folge wird sein, dass alle Zuschläge (surcharges) verhandelbar sind.
Welche möglichen Maßnahmen kann eine Schiffahrtskonferenz ergreifen?	Zur Vermeidung einer ruinösen Konkurrenz können folgende Maßnahmen getroffen werden: <ol style="list-style-type: none">1. Schaffung einheitlicher Raten, festgelegt im Konferenztarif,2. Schaffung einheitlicher Beförderungsbedingungen, festgelegt im Konnossement,3. Abstimmung der Abfahrtstermine,4. Festlegen der Ladungsmengen oder des Schiffsraumangebotes für den einzelnen Linienreeder.
Was ist in der Linienfahrt unter einem Konsortium zu verstehen?	Das Konsortium ist ein sehr enger Zusammenschluss von Linienreedereien über die Ziele einer Konferenz hinaus. Die Partner verchartern gegenseitig Schiffsraum (Containerstellplätze = Slots), betreiben gemeinsam Terminals, Hafenbetriebe, auch gemeinsames Marketing und Akquisition u. a. (vgl. Kartell, -verbot unter B II 3).
Wer wird als Outsider bezeichnet?	Outsider sind die Linienreedereien, die Liniendienste in einem Konferenzgebiet betreiben, ohne dieser Konferenz anzugehören. Je nach Konkurrenzsituation liegen die Raten des Outsiders unter denen der Konferenz oder sie entsprechen ihnen.

Welche Papiere müssen sich an Bord eines jeden Seeschiffes befinden?

An Bord eines Seeschiffes müssen sich folgende Papiere befinden:

1. Papiere über das Schiff = Messbrief, Schiffszertifikat, Klassenzertifikat, Fahrerlaubnisschein, Freibordzeugnis, Funksicherheitszeugnis usw.,
2. Papiere über die Mannschaft = Musterrolle, Gesundheits-, Unfalltagebuch usw.,
3. Papiere über die Reise = Schiffstagebuch (Logbuch), Unfalltagbuch, Maschinentagebuch usw.,
4. Papiere über die Ladung = Konnossemente, Verladescheine, Manifeste, Staueratteste, Gefahrgutliste usw.

Wie wird der Rauminhalt eines Seeschiffes gemessen?

Der Rauminhalt wird nach Registertonnen (1 RT = 100 cbf = 2,8315 cbm) gemessen. Die Zahl der **Bruttoregistertonnen** (BRT) gibt den gesamten Rauminhalt des Schiffskörpers einschließlich der festen Aufbauten an, die Zahl der **Nettoregistertonnen** (NRT) den für Ladezwecke verwendbaren Raum. Außerdem werden Tragfähigkeit und Ladefähigkeit (dwt = dead weight tons) ermittelt. – Über die Vermessung, die von Amts wegen auf Grund von festgelegten Vermessungsvorschriften erfolgt, wird der Messbrief ausgestellt, der bei der Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister vorzulegen ist. – Der Raumgehalt des Schiffes wird in **Bruttoraumzahl** (BRZ) und **Nettoraumzahl** (NRZ) ausgedrückt, wenn die Vermessung nach den weltweit gültigen Vermessungsregeln der IMO erfolgt.

Wie heißen die am Seefrachtvertrag Beteiligten?

Am **Seefrachtvertrag** sind beteiligt:

1. der **Verfrachter** (Carrier) als Reeder oder Ausrüster des Seeschiffes,
2. der **Befrachter** (Shipper) als der unmittelbare Vertragspartner des Verfrachters, der mit diesem als Versender oder als Spediteur den Frachtvertrag abschließt,
3. der **Ablader** (Befrachter oder Spediteur), der dem Verfrachter die Sendung zur Beförderung im Namen des Befrachters übergibt und der auch die Rechte des Befrachters wahrnehmen kann,
4. der **Empfänger** (Consignee).

Welche Arten des Seefrachtvertrages werden unterschieden?

Unterschieden werden der Frachtvertrag als **Zeit-** oder **Reisecharter** über das Schiff im Ganzen (**Vollcharter**), über einen Teil des Schiffes (**Teilcharter**) und der Frachtvertrag über die Stückgutbeförderung.

Wie heißt die Urkunde über die Charterung, und was sagt sie aus?

Diese Urkunde heißt **Charterpartie** (Charter party). Die Charterpartie ist in erster Linie eine Urkunde über den Abschluss des Frachtvertrages. Sie regelt lediglich die Beziehungen zwischen Befrachter und Verfrachter, nennt jedoch keinen Empfänger, an den auszuliefern ist. Damit hat der Empfänger auch nicht ohne weiteres Ansprüche aus der Charterpartie gegen den Verfrachter. Häufig werden zusätzlich Konnossemente ausgestellt.

Was bedeutet in der Seeschifffahrt der Ausdruck „Buchung“?

Unter **Buchung** ist der Abschluss eines **Stückgutfrachtvertrages** für ein bestimmtes Seeschiff und zu einer bestimmten Rate zu verstehen.

Welche Arten der Buchung gibt es?

Es gibt die **feste** und die **konditionelle Buchung**. Die konditionelle Buchung dient der Sicherung der Verschiffung zu der bei der Buchung gültigen Rate. Die konditionelle Buchung wird durchgeführt, wenn zur Zeit der Buchung noch nicht feststeht, ob die Sendung zum festgelegten Verschiffungstermin angeliefert werden kann. Der Befrachter sichert sich vorsorglich den Schiffsraum und die zur Zeit der Buchung gültige Rate bis zu drei Monaten nach der Buchung, ohne zur Anlieferung der Sendung verpflichtet zu werden. Wird die Sendung rechtzeitig angeliefert, wird die konditionelle Buchung in eine feste Buchung umgewandelt. Im anderen Falle wird die konditionelle Buchung aufgehoben.

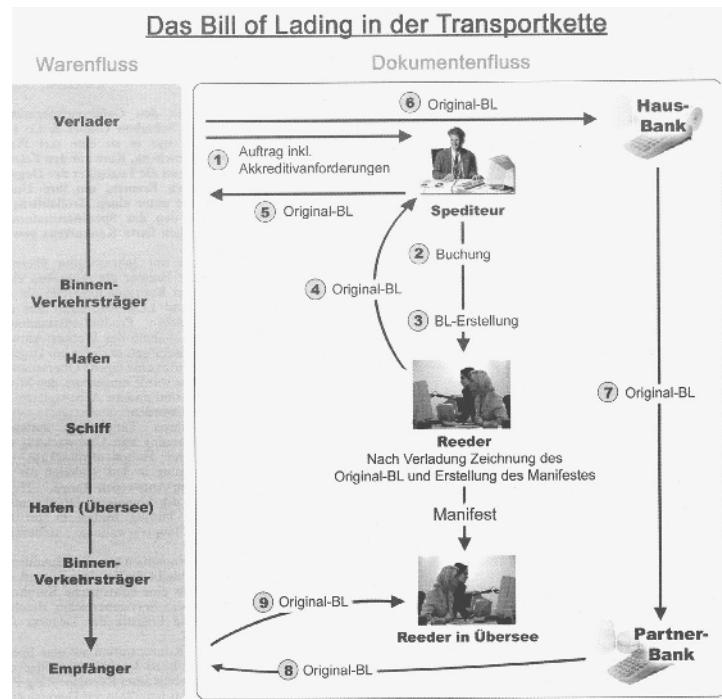
Wann hat der Verfrachter Anspruch auf Fautfracht?

Der Verfrachter hat Anspruch auf die gesetzlich festgelegte **Fautfracht (Fehlfracht)**, wenn der Befrachter den Frachtvertrag – nach fester Buchung – nicht erfüllt, d. h. die gebuchte Ladung oder Teile davon nicht anliefert.

Was bescheinigt der Verfrachter im Konnossement?

Der Verfrachter bescheinigt im Konnossement (B/L = Bill of Lading),

1. dass er die genannte Sendung übernommen oder verladen hat (Empfangsbescheinigung),
2. dass die Sendung zur Beförderung mit einem bestimmten Schiff von dem Verschiffungshafen zum Bestimmungshafen vorgesehen ist (Beförderungsversprechen),
3. dass er die Sendung im Bestimmungshafen an den rechtmäßigen Empfänger nur gegen Rückgabe des Konnossements ausliefert (Ablieferungsversprechen),
4. dass der Frachtvertrag über die im Konnossement genannte Sendung mit den ergänzenden Angaben und Vereinbarungen abgeschlossen ist (Urkunde über Abschluss und Inhalt des Frachtvertrages).



Wozu dient das Konnossement?

Das **Konnossement** dient u. a.

- den am Frachtvertrag Beteiligten als **Beweisurkunde** über Abschluss und Inhalt des Frachtvertrages,
- dem Befrachter als **Empfangsbescheinigung**,
- allen am Fracht- und Kaufvertrag Beteiligten als **Warenwertpapier** (Traditionspapier), das den Herausgabeanspruch des legitimierten Empfängers verbrieft. Die Übergabe des B/L ersetzt die Übergabe des Gutes. Damit dient es als Lieferpapier des Kaufvertrages, zur Zahlungs- und Lieferungssicherung im Außenhandel, als Verfügungspapier zur nachträglichen Verfügung, zur Beleihung bei Kreditbeschaffungen, aber auch zur Eigentumsübertragung bei Weiterverkäufen,
- dem Verfrachter als **Begeleitpapier** (Kapitänskopie).

Welche Arten des Konnossements gibt es?

Es gibt folgende Arten:

- Das **Orderkonnossement** wird an die „Order“ des Empfängers oder nur an „Order“ (Blanko-Orderkonnossement) ausgestellt. Die Rechte aus dem Orderkonnossement können durch Indossament an einen Dritten übertragen werden. Der Verfrachter liefert das Gut gegen Vorlage des Konnossementes an den Berechtigten aus. Das ist der Empfänger oder derjenige, der durch eine lückenlose Kette von Indossamenten legitimiert ist.

2. Im **Namenskonnossement** ist der Empfänger namentlich, ohne den Vermerk „Order“, genannt. Der Berechtigte ist der Empfänger. Das Namenskonnossement kann durch eine Zession übertragen werden.

Welche Konnossementsbegriffe werden verwendet?

1. **Original-** und **Kopiekonnosemente** werden für jede Verladung ausgestellt. Im Regelfall besteht der volle Satz aus zwei oder drei gleich lautenden Urschriften (2/2 oder 3/3 Originalkonnosementen). Außerdem kann eine beliebige Zahl von Abschriften (Kopiekonnosementen) ausgestellt werden.
2. Im **Bordkonnossement** (Shipped on board) bescheinigt der Verfrachter, dass das Gut tatsächlich an Bord des genannten Schiffes verladen worden ist. Im Übernahmekonnossement (Received for shipment) wird lediglich die Übernahme des Gutes zur späteren Verschiffung bescheinigt.

Verwendet werden das **Durchkonnossement** (Through Bill of Lading), das **Teilkonnossement** und das **Sammelkonnossement**, das **reine** und das **unreine Konnossement**, das **Optionskonnossement** u. a.

Wer ist legitimierter Empfänger aus einem Orderkonnossement?

Legitimierter Empfänger aus einem **Blanko-Orderkonnossement** ist der Ablader, bei einem **Orderkonnossement** mit Empfängerangabe der im Konnossement genannte Empfänger. Der Auslieferungsanspruch kann von beiden durch Indossament an den Indossatar übertragen werden. Legitimiert ist immer derjenige, der sich durch eine lückenlose Kette von Indossamenten ausweisen kann.

Wer ist legitimierter Empfänger aus einem Rektakonnossement?

Legitimierter Empfänger aus einem **Rektakonnossement** (auch Namenskonnossement genannt) ist nur der im Konnossement namentlich (ohne Zusatz) genannte Empfänger. Er kann seinen Auslieferungsanspruch durch **Zession** (Forderungsabtretung) an den Zessionar abtreten (§ 648 HGB).

Wodurch unterscheidet sich der Auslieferungsanspruch aus einem weitergegebenen Orderkonnossement von dem aus einem weitergegebenen Rektakonnossement?

Der **Indossatar** als berechtigter Empfänger kann uneingeschränkt fordern, was im Konnossement versprochen wird. Der Verfrachter muss die genannte Sendung in der genannten Beschaffenheit ausliefern. Der Verfrachter kann nur Einwendungen aus der Urkunde erheben (§ 648 HGB).

Der **Zessionar** als berechtigter Empfänger kann nur das fordern, was der Zedent im Zeitpunkt der Zession vom Verfrachter fordern konnte. Der Verfrachter kann Forderungen, die er an den genannten Empfänger hat, dem Zessionar aufrechnen. Der Zessionar kann nicht sicher sein, dass der Verfrachter alles ausliefert, was im Konnossement versprochen ist.

Warum wird das Rektakonnossement grundsätzlich nicht gehandelt?

Das **Rektakonnossement** wird grundsätzlich nicht gehandelt, weil sich der Zessionar nicht darauf verlassen kann, dass er einen uneingeschränkten Anspruch aus dem Konnossement hat. Der Verfrachter kann dem Zessionar alle Einwendungen entgegenhalten, die er dem genannten Empfänger, dem Zedenten, gegenüber hat.

Wozu dient der Notify-Vermerk im Konnossement?

Der Verfrachter muss dem im **Notify-Vermerk** (to notify = benachrichtigen) Genannten die Ankunft der Sendung im Bestimmungshafen mitteilen. Es ist keine „Notadresse“, sondern eine Meldeadresse, an die sich der Verfrachter wegen der Ankunftsmeldung zu wenden hat.

Skizzieren Sie kurz folgende Konnossementsarten:

- Master-B/L
- House-B/L
- NVOCC-B/L
- Express-Cargo-Bill!

Master-B/L	House-B/L	NVOCC-B/L	Express-Cargo-Bill
Ocean-B/L	wird v. Spediteur ausgestellt;	wird vom Reeder ohne Schiff (meist Spediteur) ausgestellt;	Übertragung per DFÜ;
variable Anzahl an Originalen;	variable Anzahl an Originalen;	variable Anzahl an Originalen;	keine Originale
über verschiedene Sendungen oder von Spediteur zu Spediteur, vom Reeder ausgestellt	Haftung durch den Spediteur, keine Zahlungssicherheit	Lieferungs- und Zahlungssicherheit bei Banken	keine Lieferungs- und Zahlungssicherheit, da keine Original-B/L vorhanden
keine Lieferungs- und Zahlungssicherheit zw. Verkäufer und Käufer			

Erklären Sie den Begriff „Kassatorische Klausel“?

Die „**Kassatorische Klausel**“ besagt, dass, sobald das zeitlich erste vom rechtmäßigen Besitzer beim Reeder vorgelegte, lückenlos indossierte Original-B/L (durch Legitimationsstempel z. B. durch den Spediteur) freigestempelt oder freigestellt wird, verlieren die übrigen Originale ihre Gültigkeit bzw. ihre rechtliche Bedeutung.

Unter welchen Voraussetzungen ist nach dem deutschen Seerecht ein Fall der Havarie grosse gegeben?

Ein Fall der **Havarie grosse** (gemeinschaftliche Havarie) ist unter folgenden Voraussetzungen gegeben:

1. Schiff und Ladung müssen sich in erheblicher gemeinschaftlicher Gefahr befinden, d. h. vom Untergang bedroht sein.
2. Schiff und/oder Ladung werden Kosten verursacht oder Schäden zugefügt, um beide aus einer gemeinschaftlichen Gefahr zu retten, z. B. Werfen oder Leichtern von Ladungsteilen, Fluten eines Laderaumes.
3. Der Kapitän oder sein berechtigter Vertreter muss die Maßnahmen zur Rettung aus der Gefahr befehlen.
4. Schiff und Ladung müssen zumindest teilweise gerettet werden.

Welche Aufgabe hat der Dispacheur?

Der **Dispacheur**, ein gerichtlich bestellter Sachverständiger, hat auf Grund der „Verklärung“ die Dispache (Auseinandersetzung der an der Havarie grosse Beteiligten) aufzustellen.

Was enthält die Dispache?

In der **Dispache** werden die entstandenen Schadensbeträge und Kosten der Havarie grosse aufgestellt, die beitragspflichtigen Werte von Schiff, Ladung und Fracht ermittelt und die Schadensbeträge und Kosten auf diese Werte umgelegt.

Was ist der Schiffsmakler rechtlich gesehen?

Rechtlich gesehen ist der **Schiffsmakler** im Seehafen entweder von Fall zu Fall als Handelsmakler oder ständig als Handelsvertreter (Agent) tätig. In beiden Fällen ist er selbstständiger Kaufmann im Sinne des § 1 HGB.

Welche Aufgaben erfüllt der Schiffsmakler?

Als Handelsmakler vermittelt der Schiffsmakler **Schiffsbefrachtungen**, in der Tramp- oder Linienfahrt sucht er für das Ladungsangebot eines Befrachters ein passendes Schiff zur Charterung oder Miete und vermittelt den Frachtvertragsabschluss mit dem Verfrachter. Den Maklerlohn (Befrachtungskommission) bekommt er in der Regel nur vom Verfrachter, obgleich er für beide Parteien tätig wird. Wenige Makler vermitteln auch Schiffskäufe.

Als Handelsvertreter (Linienagenten) sind die Schiffsmakler durch einen Agenturvertrag an eine **Linienreederei** – oder an mehrere unter Beachtung des Wettbewerbsverbotes – gebunden. Sie schließen für den Verfrachter (Reeder) die einzelnen Frachtverträge ab (Abschlussvollmacht), ziehen die Fracht ein (Inkassovollmacht) und führen die damit zusammenhängenden Geschäfte durch. Der Linienagent bekommt für seine Tätigkeit die sogenannte Kommission von der Fracht. Alle Schiffsmakler besorgen zusätzlich die vielseitigen Abfertigungsgeschäfte des Seeschiffes im Seehafen (Schiffsklarierung).

Welche Betriebe und Behörden sind am Hafenumschlag beteiligt?

Beteiligt sind

- ◆ Seehafenspediteure, Lkw-Unternehmer, Verlader,
- ◆ Kaiumschlagsbetriebe mit Container-Terminals,
- ◆ Stauereien,
- ◆ Tally-Firmen/Ladungskontrolleure,
- ◆ Lagerhalter, Quartiersleute, Küper,
- ◆ Zolldeklaranten,
- ◆ Schiffsmakler,
- ◆ Verpackungsbetriebe,
- ◆ Deutsche Bahn,
- ◆ Behörden, z. B.
 - Zollbehörde,
 - Wasserschutzpolizei,
 - Veterinärbehörden.

Alle stehen untereinander in einem regen Datenaustausch. Jeder Beteiligte erfasst dieselben Daten einer Sendung. So bietet sich der EDV-Einsatz an, um den Datenfluss zwischen den Beteiligten zu beschleunigen, von Übertragungsfehlern zu befreien und letztlich den Austausch zu verbilligen.

Wie erfolgt der Datenaustausch in den Seehäfen Hamburg und Bremen?

In Hamburg wird der Datenaustausch über **DAKOSY** (**Datenkommunikationssystem**), in Bremen über **COMPASS** (**Computer-Orientierte Methode für Planung und Ablauf-Steuerung im Seehafen**) organisiert. Beides sind selbstständige Unternehmen, an denen Seehafenbetriebe beteiligt sind.

Worin liegen die Vorteile dieser Datenaustauschsysteme?

Vorteile sind

1. eine **einmalige Eingabe der Identifikationsdaten der Sendungen** in einen Zentralcomputer, von dem aus diese Stammdaten allen Beteiligten automatisch oder auf Abruf übermittelt werden,
2. **elektronisch gesteuerte Erstellung** der
 - **betriebsinternen Papiere** der Seehafenspediteure, der Schiffsmakler u. a.,
 - **Kaipapiere**, wie Hafendatensatz (Verladeschein), Verpflichtungsschein, Gate-Pass usw.,
 - **Dokumente**, wie Konnossemente, Manifeste, Zollpapiere usw.,
3. sofortige Information der Beteiligten und Datenaustausch,
4. Einsparen von Botengängen.

Erklären Sie die Begriffe „THC“, „FCL“ und „LCL“!

Die Abkürzung **THC** bedeutet „**Terminal handling charges**“ und ist das Umschlagsentgelt für die Bewegung des Containers auf dem Terminal und der Umschlag auf oder vom Schiff. **LCL-Charges**, „**Less than container load**“, sind Gebühren für Stückgutsendungen, die für das Packen und Auspacken des Containers erhoben werden.

Beide Entgelte müssen beim Einreichen des Konnossements bzw. vor Abnahme beim Schiffsmakler oder Spediteur entrichtet werden.

Die Kürzel **FCL** und **LCL** werden auch im Konnossement verwandt. **FCL** (auch CY/CY) steht für **Full Container Load** und besagt, dass es sich um einen Transport eines Vollcontainers - vom Werk des Versenders bis zum Empfänger oder zumindest für einen Teil des Transportes- handelt. Die Abnahme erfolgt am Container Yard (CY). Auch Leercontainer können dort abgegeben werden.

Sollen die zu versendenden Güter per Sammelladung verschickt werden, müssen sie bei einer **Container-Freight-Station** (CFS) angeliefert werden. Dort wird der Container gepackt und im Empfangshafen bei einer Container-Freight-Station wieder ausgepackt. Dies wird im Konnossement als **LCL**-Ladung (CFS/CFS) gekennzeichnet.

2. Exportspedition

Warum ist die Einschaltung eines Exportspediteurs in einem Seehafen durch den Exporteur grundsätzlich unerlässlich?

Welche Aufgaben erfüllt der Exportspediteur im Seehafen?

Welche Einzelheiten sollte ein Abruf enthalten, den ein Seehafenspediteur einem neuen Exportkunden erteilt?

In den Seehäfen, die als Nahtstellen des Verkehrs bezeichnet werden, erfolgt der Umschlag der Exportgüter von einem inländischen Transportmittel auf das Seeschiff. Dieser Umschlag und die vielfältigen damit zusammenhängenden Tätigkeiten können nur von einem sachkundigen und ortsansässigen Verkehrs fachmann, der sich laufend mit diesen Dingen beschäftigt, reibungslos durchgeführt werden.

Der Aufgabenbereich des Seehafenspediteurs im Exportgeschäft ist sehr umfangreich. Einzelne Aufgaben sind:

1. Besorgen oder Durchführen des Transportes ab Lager des Exporteurs bis einschließlich Empfangskontrolle im Seehafen (Schnittstellenkontrolle gem. Ziffer 7 ADSp),
2. FOB-Lieferung und/oder Verschiffung einschließlich Ausstellen und Besorgen aller erforderlichen Dokumente,
3. Besorgen von Transportversicherungen über die Generalpolice des Spediteurs zu günstigen Prämien,
4. Mithilfe bei der Abwicklung des Zahlungsgeschäftes durch ordnungsgemäßes Aufmachen und rechtzeitiges Liefern der Dokumente, durch Ausstellen von Spediteurübernahmebescheinigungen (FCR), Spediteurkonnossementen (FBL) usw.,
5. Ausstellen von Spediteurbescheinigungen,
6. Beschaffen und Packen von Containern jeder Art,
7. Durchführen von Exportsammelverladungen,
8. Transport-, Verpackungsberatung für die durchgehende Transportkette Haus-Haus und Erstellung logistischer Dienstleistungen gemäß Auftragsweisung.

In dem Abruf an den Exporteur sollte der Seehafenspediteur auf folgende Einzelheiten eingehen:

1. Vorschlag des für die gegebene Exportsendung günstigsten Vor-transportes (Verkehrsmittel, -weg, Wegevorschriften),
2. Termin für das Eintreffen der Sendung im Seehafen (Zeitpunkt des voraussichtlichen Ladeschlusses),
3. Hinweis auf die Art der Buchung (Fehlfracht),
4. Hinweis auf Frachtbriefangaben (Anschrift, Bestimmungsplatz/Schuppen im Hafen, Schiffsnname; ferner auf Preislisten der DB oder Preisvereinbarungen mit dem Frachtführer u. a.),
5. Hinweis auf die seemäßige Verpackung des Gutes und auf Markierungsvorschriften, auf Containerverladung einschl. Stauen im Container, Sammelcontainer,
6. Hinweis auf umgehende Übersendung einer zollamtlich vorab gefertigten AE,

7. Bitte um rechtzeitige Versandanzeige mit den erforderlichen Einzelheiten über die Sendung insbes. über Maße, Gewichte und Gefahrgut.

Ihr Kunde möchte für eine Verschiffung gerne den Unterschied zwischen „freight collect“ und „freight prepaid“ wissen. Worauf muss er achten?

Was ist unter dem direkten bzw. indirekten Umschlag zu verstehen?

Wie wird der Umschlag von Exportgut abgewickelt?

„**Freight prepaid**“ zeigt an, dass die Fracht bereits vom Ablader bezahlt wurde. Dieser Vermerk muss unbedingt im Konnossement stehen. Sollte der Ablader der Zahlungsverpflichtung nicht nachgekommen sein, wird damit verhindert, dass die Reederei ihr Pfandrecht geltend machen kann.

Ist dem Konnossement der Vermerk „**freight collect**“ zu entnehmen, so muss die Fracht vom Empfänger bezahlt werden.

Beim direkten Umschlag wird das Gut unmittelbar vom Transportmittel in das Seeschiff umgeschlagen. Beim indirekten Umschlag wird das Transportmittel am Kaischuppen entladen, das Gut im Schuppen zwischengelagert und beim Umschlag von der wasserseitigen Rampe in das Seeschiff abgesetzt.

Der mit der Verschiffung beauftragte Spediteur (u. U. auch der FOB-Spediteur) reicht der zuständigen Stelle – Hafenverwaltung, Kaibetrieb oder Umschlagsschuppen – den **Verladeschein** ein, der als Umschlagsauftrag, Arbeitszettel für den Kaibetrieb und den **Tallymann** (Ladungskontrolleur), als Abrechnungsunterlage für Umschlagsgebühren laut **Kaitarif**, der Reederei als Verladeunterlage und dem Zoll zur Ausfuhrüberwachung dient. Der Verladeschein, der in jedem Hafen in unterschiedlicher äußerer Form benötigt wird, heißt in Hamburg **Schiffszettel**. Die Ausgangsabfertigung nach dem Zollkodex (Ausfuhrzollabfertigung) wird durchgeführt; dazu wird die zollamtlich vorabgefertigte Ausfuhranmeldung (Exemplar 3 des Einheitspapiers) kontrolliert, gegebenenfalls ergänzt und beim Zoll abgegeben. Nach Durchführen der Empfangskontrolle schlägt der Kaibetrieb die Exportgüter auf Anforderung des Seeschiffes (Stauerei) mittels landfester Kräne um. Für Schwerkoffer muss rechtzeitig ein Schwimmkran bestellt werden.

Container werden im Seehafen am Container-Terminal des Schiffsliegeplatzes angeliefert. Der Umschlag erfolgt mit Hilfe von Van-Carriern, Straddle-Carriern, Container-Hubbrücken und anderem Gerät.

Nach erfolgtem Umschlag werden dem Spediteur die Umschlagsgebühr und die anderen am Kai entstandenen Gebühren nach dem „Kaitarif“ berechnet, die er mit der Abrechnung seinem Auftraggeber belastet.

Die Exportdokumentation wird heute überwiegend per Hafendatensatz (= elektronischer Schiffszettel) über SEEDOS abgewickelt. In das Programm von SEEDOS (= Seehafen-Dokumentations-System für die Speditionsabwicklung) müssen die Auftragsdaten nur einmal eingegeben werden und können an verschiedene Stellen versandt werden.

Wodurch wird im Seehafen die Exportkontrolle zur Vermeidung illegaler Warenausfuhr ermöglicht?

Die Ausgangszollstelle Hafen verlangt vor Verschiffung die Vorlage des Ex. 3, in dem die Ausfuhrzollstelle des Ausführers die Einhaltung der außenwirtschaftlichen Bestimmungen durch Zollstempel bescheinigt. Bei ordnungsgemäßer Vorlage gibt die Ausgangszollstelle nach Prüfung die Ware zur Ausfuhr/ Verschiffung frei; dazu stempelt sie das Beförderungspapier (Verladeschein/Schiffsszettel o.ä.) ab. Erst bei Vorlage dieses abgestempelten Anlieferpapiers darf der Kaiumschlagsbetrieb den schiffsseitigen Umschlag ausführen. (Waren ohne Abfertigung durch die Ausfuhrzollstelle werden von der Ausgangszollstelle grundsätzlich nicht zur Ausfuhr freigegeben.) Diese Vorgänge werden jetzt auch elektronisch abgewickelt (s. AES).

Wie kann die Ausgangsabfertigung elektronisch überwacht werden?

Die Hafenwirtschaft hat zur sicheren und schnelleren **Ausgangsabfertigung** DV-Systeme eingerichtet; in Bremen/Bremerhaven wird es **BHT** (Bremer Hafentelematik) und in Hamburg **ZAPP** (Zoll-Ausfuhrüberwachung im Paperless Port) genannt.

Die Ausgangszollstelle erhält vom Ausführer/Spediteur die elektronischen Ausfuhrdaten über DFÜ. Nach elektronischer Kontrolle dieser Daten gibt sie die Ware dem Kaibetrieb zur Verschiffung frei (Vergabe der B-Nummer; in Bremen der BHT-Nummer). Nachträglich wird die Ausfuhr-Anmeldung eingereicht und in ihr die Ausfuhr bescheinigt, wenn die Verschiffung erfolgt ist. Die Weiterentwicklung dieses Systems ist AES.

Welche Sicherheitsvorschriften sind bei der Verschiffung gefährlicher Güter zu beachten?

Zu beachten ist die „**Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen**“ (**GefahrgutVSee**). Anlage ist der IMDG-Code (International Maritime Dangerous Goods Code) mit Register der gefährlichen Güter und den Vorschriften, aufgeteilt in neun Gefahrgutklassen, aufgestellt von der IMO (International Maritime Organization, früher IMCO). Zu beachten sind für den An- und Abtransport die GGVE, die GGVStr, ferner die HSVO (Hafensicherheitsverordnung) u. a. Grundsätzlich gelten das „Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter“ und das „Gesetz über explosionsgefährliche Güter“.

Was muss der Spediteur bei der Verladung gefährlicher Güter beachten?

1. Alle Sicherheitsvorschriften der **GefahrgutVSee** (GGVSee) und der Anlagen müssen erfüllt sein.
2. Die vorgeschrivenen Kennzeichen müssen am einzelnen Packstück angebracht sein. (s.Anlage)
3. Die „**Verantwortliche Erklärung**“ gemäß § 8 der Verordnung muss der Auftraggeber dem Spediteur übergeben. Sie kann auf dem „**FIATA SDT**“ (Shippers Certification for the Transport of Dangerous Goods) abgegeben werden.
4. Die Verladung von Gefahrgut muss gegebenenfalls dem Verfrachter rechtzeitig vor Verschiffung oder vor Verbringen in den Hafen angezeigt werden (Vorlage des Verladescheines).

Welche Konnossemente müssen vom Exportspediteur indossiert werden?

Vom Exportspediteur müssen alle Blanko-Orderkonnosemente (Orderkonnosemente ohne Empfängerangabe) indossiert werden, wenn er im Konnossement als Shipper auftritt.

Wodurch unterscheidet sich das echte FOB-Geschäft des Spediteurs vom unechten?

Beim echten **FOB-Geschäft** übernimmt der Spediteur lediglich die reine FOB-Lieferung laut FOB Incoterms 2000. Gemäß Weisung seines Auftraggebers liefert er die Sendung rechtzeitig bis an Bord des ihm vom Verschiffungsspediteur genannten Schiffes.

Beim unechten oder erweiterten FOB-Geschäft führt er zusätzlich zur Foblieferung die Verschiffung für Rechnung seines Auftraggebers oder des Empfängers durch und besorgt auch die erforderlichen Dokumente (FOB verschifft). Die Gefahr für das Beschaffen der Dokumente trägt der Käufer.

Ob ein echtes oder unechtes FOB-Geschäft vorliegt, geht aus dem Speditionsvertrag, der auf dem Kaufvertrag zwischen Exporteur und Importeur beruht, hervor.

Welches „übliche“ Dokument besorgt der Spediteur beim echten FOB-Geschäft zum Nachweis der Anbordlieferung?

Gebunden an die Weisungen des Auftraggebers im Speditionsauftrag, besorgt der Spediteur zum Nachweis der Anbordlieferung das **Mate's Receipt** oder auch **Bordreceipt** genannt. Das Mate's Receipt ist die schiffsseitige Empfangsbesccheinigung über die Sendung. Es wird vom Verfrachter in der Regel auf einem Exemplar des Versandscheines (Schiffszettel) oder auf Wunsch auf einem besonderen Formular gegeben. Gegen das Mate's Receipt bekommt der Befrachter die Konnossemente (evt. in einem Zwischenhafen) vom Verfrachter ausgehändigt; sie können zur Zahlungssicherung dienen. Im Verkehr zwischen Fob- und Verschiffungsspediteur erfüllt das von der Kaiverwaltung erteilte Kaireceipt die gleichen Funktionen.

Welche Urkunden besorgt der Spediteur bei einer Verschiffung nach CIF Bestimmungshafen gemäß Incoterms?

Je nach Weisung des Auftraggebers besorgt (einschließlich Aufmachen und Beglaubigen) der Spediteur das reine Orderkonossement (mit dem Vermerk „Shipped on board“ und „Freight prepaid“), das Ursprungzeugnis, die Konsuls- oder Zollfaktura, die übertragbare Seeverkehrsversicherungspolice, Warenverkehrsbescheinigungen und andere Dokumente.

Wie werden gemäß Incoterms bei Vereinbarung der Klausel CIF die Kosten zwischen Verkäufer und Käufer aufgeteilt, und mit wem rechnet üblicherweise der Spediteur ab?

Bei der Klausel **CIF** (cost, insurance, freight) Incoterms 2000 trägt der Verkäufer alle Kosten bis zur vollzogenen Verschiffung (Verschiffungskosten), die Seetransportversicherungskosten, die Seefracht (einschließlich Ausladekosten im Bestimmungshafen, wenn sie von der Reederei bereits bei der Verschiffung erhoben werden). Der Käufer trägt alle während des Seetransportes entstehenden Kosten, außer der Fracht, ferner die Löschkosten und alle nach dem Löschen entstehenden Kosten, die Kosten der Versicherung gegen Kriegsgefahr, alle Kosten für die Beschaffung der Dokumente, die er zur Einfuhr benötigt und die auf sein Verlangen und seine Gefahr hin beschafft worden sind (Ursprungzeugnis, Konsulsfaktura usw.).

Üblicherweise stellt der Spediteur alle ihm aus der Verschiffung erwachsenen Kosten einschließlich der Kosten, die der Käufer zu tragen hat, seinem Auftraggeber – also dem Verkäufer – in Rechnung, sofern dieser nichts Gegenteiliges vorschreibt.

An welcher Stelle geht bei den Klauseln CIF und FOB gemäß Incoterms die Gefahr über?

Zu welchen Mindestbedingungen muss eine Seetransportversicherung gemäß CIF Incoterms abgeschlossen werden?

Welche Versicherungsbedingungen können einem Seetransportversicherungsvertrag zugrunde gelegt werden?

Welche wichtigen Klauseln bestimmen den Umfang der Versicherung?

Was kann Gegenstand einer Seever sicherung sein?

Für welche Schäden am Gut haftet der Versicherer nach den ADS?

Bei beiden Klauseln geht die Gefahr vom Verkäufer auf den Käufer über, wenn die Ware die Reling des Seeschiffes im Verschiffungshafen überschritten hat.

Eine **Seetransportversicherung** muss mindestens auf der Grundlage der FPA-Bedingungen gemäß „**Institute Cargo Clauses**“ abgeschlossen werden. Sie soll den CIF-Wert zuzüglich 10 % imaginären Gewinn und die Gefahren von Haus zu Haus decken. Den FPA-Bedingungen entsprechen die Deckungsform „Strandungsfalldeckung“ der ADS und die Institute Cargo Clause „C“.

Für Versicherungsverträge des Seetransportes mit deutschen Versicherern gelten üblicherweise die besonderen Versicherungsbedingungen des einzelnen Versicherers und die „**Allgemeinen Deutschen Seever sicherungsbedingungen (ADS)**“ nebst Zusatzbestimmungen, für Verträge mit englischen Versicherern die „**Institute Cargo Clauses (ICC)**“. Die ADS und die ICC bieten gleichwertige Bedingungen.

Den Umfang des Versicherungsschutzes bestimmen die Klauseln der ADS:

1. Deckungsform „Volle Deckung“;
2. Deckungsform „Strandungsfalldeckung“.

Vereinbart werden auch die Institute Cargo Clauses A, B und C. Sie lösen seit 1983 allmählich die alten Klauseln FPA (Free from particular average), WPA (With particular average) und „All risks“ ab. Die Klausel A bietet die größte Deckung, die Klausel C die geringste. Die internationale Handelsklausel „CIF gem. Incoterms 2000“ schreibt eine Mindestdeckung der ICC vor; dieser Mindestdeckung entspricht die Klausel C. Um Akkreditivschwierigkeiten zu vermeiden, müssen die Kaufvertragspartner die gültigen Versicherungsklauseln nach ADS oder ICC genau angeben.

„Jedes in Geld schätzbare Interesse, welches jemand daran hat, dass Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschifffahrt besteht, kann versichert werden.“ (§ 1,1 ADS). Versichert werden das Schiff (Kaskoversicherung), die Güter (Kargoversicherung) und die Fracht, ferner imaginärer Gewinn, Havariebeiträge u. a.

Der Versicherer haftet nach den ADS für Güterschäden, die verursacht sind durch

1. Eindringen von Seewasser,
2. Schiffszusammenstoß, Strandung, Schiffbruch, Explosion,
3. Blitzschlag, Erdbeben,
4. Diebstahl, Raub, Plündерungen und andere Gewalttaten,
5. Ereignisse anlässlich einer großen Havarie (Beiträge, Aufopferungen u. a.).

Welche Haftungs-ausschlüsse kann der Versicherer nach den ADS geltend machen?

- Der Versicherer haftet gemäß ADS nicht für Gefahren
1. des Krieges, des Bürgerkrieges oder ähnlicher Ereignisse,
 2. von Streik, Aussperrung, Arbeitsunruhen oder ähnlichen Ereignissen,
 3. der Kernenergie,
 4. der Beschlagnahme oder sonstiger Eingriffe von hoher Hand,
 5. von vorsätzlichem oder fahrlässigem Handeln des Versicherungsnehmers, Abladers oder Empfängers.

Welche Schäden sind nach den ADS nicht ersetzungspflichtig?

Nach den ADS sind die Schäden nicht ersetzungspflichtig, die verursacht sind durch

1. Verzögerung der Reise,
2. inneren Verderb,
3. handelsübliche Mengen-, Maß- und Gewichtsdifferenzen,
4. normale Luftfeuchtigkeit oder Temperaturschwankungen,
5. Fehlen oder Mängel der handelsüblichen Verpackung.
6. Außerdem werden mittelbare Schäden aller Art nicht ersetzt.

Risikoeinschränkungen oder Risikoerweiterungen werden durch Vereinbarung entsprechender Klauseln im Versicherungsvertrag festgelegt.

Welche Schäden ersetzt der Versicherer bei Vereinbarung der Strandungsfalldeckung nach den ADS?

Nach den ADS ersetzt der Versicherer Güterschäden (Verlust oder Beschädigung) als Folge von

1. Strandung,
2. Unfall eines anderen Transportmittels, das die versicherten Güter befördert,
3. Einsturz von Lagergebäuden,
4. Brand, Blitz, Explosion; Erdbeben oder sonstigen Naturkatastrophen; Anprall eines Flugkörpers,
5. Überbordwerfen oder -gehen durch schlechtes Wetter,
6. Aufopferung,
7. Entladen, Zwischenlagern und Verladen im Nothafen.

Diese **Strandungsfalldeckung** wird gewählt für Güter, die einem geringen Beschädigungsrisiko ausgesetzt sind, vor allem für geringwertige Güter. Sie muss stets im Versicherungsvertrag vereinbart werden und gilt immer für an Deck verladene Güter.

Welche Schäden ersetzt der Versicherer bei Deckungsform „Volle Deckung“ nach ADS?

Nach den **ADS** leistet der Versicherer ohne Franchise vollen Ersatz für Güterschäden als Folge der in den ADS aufgezählten Gefahren, nicht aber für die ausgeschlossenen Gefahren und für die nicht ersetzungspflichtigen Schäden. Diese Deckungsform „Volle Deckung“ gilt stets, wenn im Vertrag keine andere vereinbart worden ist.

Welche Spediteur-versanddokumente werden ausgestellt?

Folgende **Versanddokumente** werden vom Spediteur ausgestellt:

1. **FCR** = FIATA Forwarders Certificate of Receipt, Internationale Spediteurübernahmbescheinigung, Sperrpapier,

2. **FBL** = FIATA Multimodal Transport Bill of Lading, Spediteurdurchkonnossement, Wertpapier,
3. **FCT** = FIATA Forwarders Certificate of Transport, Wertpapier,
4. **FWB** = FIATA Multimodal Transport Waybill, Transporturkunde, kein Wertpapier, kein Sperrpapier,
5. **Hauskonnossement** oder **Spediteurübernahmebescheinigung** eines Spediteurs, für die jeweils besondere Geschäftsbedingungen des Spediteurs, die im firmeneigenen Dokument abgedruckt sind, gelten. Die Sicherheit dieser Dokumente liegt im Ruf und in der Haftung des Spediteurs.

Was bescheinigt der Spediteur im FCR-Dokument?

Der Spediteur bescheinigt im **FCR** – wie in allen Spediteurübernahmebescheinigungen –,

1. dass er die genannte Sendung in äußerlich guter Beschaffenheit **empfangen** hat,
2. dass sie **unwiderruflich zur Beförderung** oder Verfügungstellung an einen bestimmten Empfänger gelangt und
3. dass eine Änderung oder ein **Widerruf der Beförderung** oder Verfügungstellung **nur gegen Rückgabe** des FCR-Originals und nur innerhalb des Verfügungsrechtes des Spediteurs erfolgt.

Wozu dient das FCR-Original?

Das FCR dient zur Sicherung des Grundgeschäfts zwischen Verkäufer und Käufer. Bei Zahlung gegen FCR verliert der Verkäufer mit Übergabe des FCR das Verfügungsrecht über die Ware (**Sperrwirkung**). Der Käufer geht sicher, dass der Speditionsauftrag mit dem Ziel der Beförderung bzw. Verfügungstellung durchgeführt wird, sodass er in den Besitz der Ware gelangt.

In welchen Fällen kann das FCR verwendet werden?

Das **FCR** kann verwendet werden,

1. wenn die Zahlungsabwicklung gemäß Kaufvertrag zeitlich vor dem Versand erfolgen soll,
2. wenn der Spediteur Exportsammelladungen zusammenstellt oder in Spediteursammelcontainer verlädt und der Verkäufer ein Dokument zur Zahlungssicherung braucht,
3. wenn der Versand und die Herkunft der Sendung neutralisiert werden sollen,
4. wenn die Sendung im Lkw- oder Luftfrachtverkehr befördert wird.

Was bescheinigt der Spediteur im FBL (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)?

Der Spediteur (Multimodal Transport Operator = MTO) gibt die **Empfangsbescheinigung** (im Inland oder Seehafen), das **Beförderungsversprechen** und das Versprechen, die genannte Sendung gegen **Vorlage des FBL an den rechtmäßigen Empfänger auszuliefern** (Wertpapier).

Wodurch unterscheidet sich das FBL vom FCR-Dokument?

Das FCR hat lediglich eine **Sperrfunktion**, während das FBL ein Wertpapier ist. In beiden Fällen besorgt der Spediteur die Beförderung; beim FBL übernimmt er zusätzlich die Verantwortung für den **Beförderungserfolg** und damit die Carrierhaftung (die Haftung der beteiligten Frachtführer und Verfrachter).

Nach den Standard Conditions des FBL haftet der Spediteur für Verlust oder Beschädigung von Gütern bis zu zwei SZR (Sonderziehungsrechte), je kg brutto oder bis zu 666,67 SZR¹ je Packstück/Container. Für Schäden bei Einsatz eines FCR übernimmt der Spediteur die Haftung gemäß ADSp.

Das FBL wird von der Bank beim Dokumenteninkasso oder bei Einlösung eines Dokumentenakkreditivs wie ein Seeschiffskonnossement akzeptiert, falls nicht ausdrücklich ein anderes Transportdokument verlangt wird. Das FBL ist – im Gegensatz zum FCT und FCR – bankfähig (Einheitliche Richtlinien und Gebräuche für Dokumentenakkreditive, Art. 25 d).

Wozu dient das FBL?

Das FBL dient als ***Wertpapier der Zahlungs - und Lieferungssicherung*** im kombinierten Verkehr (Beförderung durch zwei oder mehr Verkehrsmittel). Es kann auch an Stelle des FCR ausgestellt und verwendet werden.

Wer darf ein FCR bzw. FBL ausstellen?

Beide Dokumente dürfen nur von einem Spediteur, der Mitglied eines Mitgliederverbandes des BSL ist, ausgestellt werden. Das gilt für alle ***FICATA-Dokumente***.

Wann kann ein FWB verwendet werden?

Ein ***FWB*** kann eingesetzt werden, wenn die Auslieferung am Bestimmungsort nicht von der Vorlage eines Transportdokumentes abhängig ist. Durch das FWB kann die Abfertigung am Bestimmungsort beschleunigt werden; ein ähnliches Dokument wird auch von den Reedereien angeboten. Das FWB kann sinnvoll eingesetzt werden, wenn im Kaufvertrag keine Zahlung gegen Dokumente vereinbart ist.

Wonach rechnet ein Exportspediteur im Container-Sammelgutverkehr seine Entgelte ab?

Der Exportspediteur rechnet individuell mit jedem Kunden ab. Kalkulationshilfen bieten der „DDS-Export“ (Dienstleistungstarif Deutscher Seehafenspediteure – Export) und der Kaitarif.

Welche besonderen Leistungen werden abgerechnet?

Abgerechnet werden zusätzlich

- ◆ Ausfuhrzollabfertigung im Verkehr mit Drittländern,
- ◆ Abfertigung im innergemeinschaftlichen Güterverkehr bei Be- schaffung/Kontrolle der ID-Nr., bei Intrastat-Meldung u. ä.,
- ◆ Entgelte für Konsulatsfakturen u. a., Ursprungs- und sonstige Zeugnisse, Beglaubigungen,
- ◆ Aufmachen von Konnossementen u. a.,
- ◆ Verlagsprovision usw.

Abgerechnet werden zusätzlich Entgelte nach dem unverbindlichen „***Kaitarif***“ für Umschlagsleistungen und nach den Preisempfehlungen von Bahn und Lkw.

¹ SZR = Special Drawing Rights: SDR; 1 SZR = 1,44842 EUR am 15. August 2000

Grenzen Sie die Begriffe „Carrier's Haulage“ und „Merchant's Haulage“ voneinander ab!

Mit Hilfe dieser Begriffe wird die Verantwortlichkeit für den Vor- bzw. Nachlauf dokumentiert. Organisiert die Reederei Vor- und/oder Nachlauf des Containers, so spricht man von ***Carrier's Haulage***. Bei ***Merchant's Haulage*** führt der Empfänger oder der von ihm beauftragte Spediteur den Vor- und/oder Nachlauf durch.

3. Importspedition

Welche Aufgaben erfüllt der Importspediteur im Seehafen?

Der Aufgabenbereich des Importspediteurs ist sehr vielseitig und verlangt besondere Fach- und Warenkenntnisse. Einzelne Aufgaben sind:

1. Empfang der Sendung gegen Konnossement vom Verfrachter und Wahrung der Rechte aus dem Frachtvertrag einschließlich möglicher Schadenersatzforderungen,
2. Durchführen der Empfangskontrolle (einschließlich Gewichtskontrolle), die sich auch auf die qualitative Beurteilung der Ware erstrecken kann (Schnittstellenkontrolle gem. Ziffer 7 ADSp),
3. Durchführen von Schadenregulierungen mit Versicherungen oder Mithilfe dabei,
4. Bemustern und Übernahme von anderen Sonderaufträgen (Sortieren, Reinigen, Ungezieferbekämpfung, Neutralisieren usw.),
5. Durchführen der Zollbehandlung,
6. Besorgen oder Durchführen des Abtransports,
7. Besorgen oder Durchführen von Einlagerungen,
8. Mithilfe bei der Zahlungsabwicklung.

Als neutraler Mittler – ohne an bestimmte Verkehrsträger gebunden zu sein – und als Treuhänder des Außenhandelspartners vertritt der Importspediteur die Interessen seines inländischen oder überseeischen Auftraggebers.

Welche Dokumente muss der Importeur dem Spediteur zur Durchführung eines Importauftrages übergeben?

Die einzelnen Papiere, die der Importspediteur braucht, richten sich nach der Art der Ware, der Zollbehandlung, nach den Einfuhrbestimmungen und nach der Herkunft der Ware. Der Spediteur muss zur Durchführung des Speditionsauftrages folgende Papiere haben:

1. das Konnossement,
2. die EE oder EG, falls erforderlich,
3. ein Ursprungszeugnis, eine Warenverkehrsbescheinigung und weitere Einfuhrdokumente, falls erforderlich,
4. die Versicherungspolice, wenn die Seetransportversicherung bis zum Bestimmungshafen gedeckt ist,
5. die Handelsrechnung.

Welche Papiere muss der Importspediteur im Normalfall ausstellen?

Der **Importspediteur** muss folgende Papiere aussstellen:

1. den **Empfangsschein**, der dem Empfang der Güter und der Rechnung der Kaiumschlagsgebühr dient (in Hamburg den Verpflichtungsschein, durch den sich der Spediteur zur Zahlung der am Kai entstehenden Kosten verpflichtet),
2. das **Einheitspapier** (Einfuhr) mit den Exemplaren 6, 7 und 8 als **Zollantrag/ Zollanmeldung/ Einfuhranmeldung** und die „Anmeldung der Angaben über den Zollwert“ oder die Zollabfertigung über **ATLAS** (s. Abschnitt „Zoll“)
3. den Frachtbrief zum Transport des Gutes in das Inland.

Warum muss das Konnossement vor Empfang des Gutes dem Verfrachter vorgelegt werden?

Das **Konnossement** muss vor Empfang des Gutes dem Verfrachter bzw. dem Schiffsmakler vorgelegt werden, weil sich der Verfrachter zur Auslieferung des Gutes nur gegen Vorlage des Konnossementes verpflichtet hat (**Wertpapier**).

Welche Arten der Verriegung gibt es?

Es gibt die **Einzelverriegung** und die **schalenweise Verriegung**, bei der eine bestimmte Anzahl von Säcken, Kartons oder u. ä. zusammen auf die Waage gelegt werden.

Bei einer Empfangskontrolle stellt der Importspediteur einen Schaden am Gut fest. Was unternimmt er?

Der Importspediteur muss den Reeder bzw. Schiffsmakler für den entstandenen Schaden sofort schriftlich verantwortlich halten; äußerlich nicht erkennbare Mängel können noch drei Tage nach der Abnahme angezeigt werden. Dann meldet der Spediteur seinem Auftraggeber bzw. dem Transportversicherer den Schaden und holt – falls erforderlich – dessen Weisung ein. Die endgültige Schadensregulierung mit dem Versicherer erfolgt an dem Ort, an dem die Versicherung endet, also entweder im Seehafen oder am Lager des Empfängers.

Welche Aufgaben erfüllt der Spediteur bei der Zollbehandlung?

Der Spediteur erfüllt bei der Zollbehandlung folgende Aufgaben:

1. ordnungsgemäßes Ausstellen und Besorgen der erforderlichen Zollpapiere für die vom Kunden gewünschte Art der Zollbehandlung,
2. Durchführen der vom Zollbeteiligten zu verrichtenden Arbeiten (z. B. Einreichen der Zollpapiere, Zolldarlegung),
3. Entrichten der Abgaben, Stellen von Sicherheiten,
4. Einlagern in einem Freihafen- oder Zollgutlager, Auslagern,
5. Erledigung von Versandscheinen u. a.

Wonach rechnet der Importspediteur seine Entgelte ab?

Die Abrechnung des Importspediteurs kann mit Hilfe des „DDS“ („Dienstleistungstarif Deutscher Seehafenspediteure“), des „Kaitarifs“, der Preislisten (der Nachlauf) der Verkehrsträger und der Kalkulation erfolgen.

Welche Pflicht hat der Spediteur nach Durchführung des Speditionsauftrages?

Nach Durchführung des Speditionsauftrages muss der Importspediteur seinem Auftraggeber eine **Versandanzeige** bzw. **Einlagerungsanzeige** schicken.

Gegen welche Lieferpapiere können Importgüter vom Kaiumschlagsbetrieb ausgeliefert werden?

Lieferpapiere, gegen die Importgüter vom **Kaiumschlagsbetrieb** ausgeliefert werden können, sind

1. das **Konnossement**,
2. der **Lieferschein** (Delivery Order), der vom Schiffsvertreter auf Wunsch des Empfängers gegen Einzug des Konnossemets ausgestellt wird, um die Herkunft der Ware zu neutralisieren,
3. bei FCL-Container: **Gate-Pass** oder Freistellung mit oder ohne Referenznummer,
4. der **Kaiteilschein**, der vom Kaibetrieb auf Wunsch des Inhabers eines Konnossemets oder eines Lieferscheines gegen Einzug des Lieferpapiers ausgestellt wird, um die Konnossementsendung aufzuteilen,
5. der **Restschein**, der vom Kaibetrieb gegen Einzug eines Lieferpapiers ausgestellt wird, um den Rest einer Partie später gegen Einzug des Restscheines ausliefern zu können.

Sie haben von der Reederei eine Rechnung über Detention und Demurrage für einen Container Mskatnusse von Grenada erhalten. Begründen Sie, warum Sie diese Kosten meistens nicht weiterbelasten können!

Die Kosten für die verspätete Abnahme des Containers vom Kai wird in der Rechnung als **Demurrage** bezeichnet. Für die verspätete Rückgabe der Leercontainer fällt **Detention** an. Diese Kosten können nur dann weiterberechnet werden, wenn die Abnahme z. B. durch verspätete Dokumentenübergabe an den Lagerhalter oder den Spediteur verschoben werden musste. Dies gilt auch für die Detention-Charges. So kann die Rückgabe des Leercontainers z. B. durch neue Empfänger-Verfügungen während des Entladevorganges verzögert werden.

VI.

Luftfrachtspedition

Welche internationalen Organisationen zur Förderung der Zivilluftfahrt gibt es?

Es gibt die **IATA** (International Air Transport Association) und die **ICAO** (International Civil Aviation Organization), die beide ihren Sitz in Montreal haben.

Wer kann Mitglied dieser Organisationen werden?

Mitglied der IATA können alle Luftverkehrsgesellschaften werden, Mitglied der ICAO können nur die Staaten werden, die Mitglied der UN sind.

Wie ist die IATA aufgebaut?

Oberste Instanz der IATA ist die **Generalversammlung** aller Mitglieder. Sie fasst die Beschlüsse, wählt den IATA-Präsidenten und die Mitglieder des „**Exekutiv-Komitee**“, das die Führungsfunktionen der IATA übernimmt, die Verwirklichung der Beschlüsse kontrolliert und die Ausschüsse für Finanzen, Technik, Recht, Verkehr usw. überwacht. Die Beschlüsse der Generalversammlung (Resolutionen) werden vom **IATA-Hauptbüro**, an dessen Spitze der von der Generalversammlung gewählte Generaldirektor steht, verwirklicht.

Welche Aufgaben erfüllt die IATA?

Die allgemeine Aufgabe liegt in der Förderung der wirtschaftlichen Zusammenarbeit der Mitgliedsgesellschaften in der Passagier-, Fracht- und Postbeförderung.

Einzelne Aufgaben sind:

1. Förderung der Zusammenarbeit der Fluggesellschaften durch Sammlung und Austausch von Erfahrungen und Informationen,
2. Förderung der Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen, z. B. der ICAO,
3. Schaffung vereinheitlichter Tarife und Beförderungsbedingungen,
4. Zulassung von **IATA-Frachtagenten** und **IATA-Reisebüros**,
5. Einrichtung des **IATA-Clearing-House** zum Kontenausgleich zwischen den Mitgliedern durch Aufrechnung der gegenseitigen Forderungen u. a.

Welche Aufgaben erfüllen die Verkehrs-konferenzen (Traffic Conferences)?

Aufgaben sind:

1. Tarife und Raten festzulegen,
2. die Flugpläne der einzelnen Carrier aufeinander abzustimmen,
3. Entscheidungen über Agentenangelegenheiten zu treffen,
4. die Beförderungsbedingungen festzulegen,
5. Wettbewerbsfragen zu regeln usw.

Für welche Gebiete sind die einzelnen Verkehrskonferenzen zuständig?

An den Verkehrskonferenzen nehmen die Vertreter der Fluglinien teil, die das Gebiet der Konferenz bedienen. Die Beschlüsse der Verkehrskonferenz sind für die IATA und die betreffenden Carrier bindend, wenn die staatliche Zustimmung vorliegt.

- ◆ Die **Verkehrskonferenz 1** ist zuständig für Nord- und Südamerika, Bermuda, Westindien, die Inseln der Karibischen See und die Hawaiiinseln,
- ◆ die **Verkehrskonferenz 2** für Europa, Afrika, den Mittleren Osten und Iran einschließlich,
- ◆ die **Verkehrskonferenz 3** für Asien, Ostindien, Australien und Neuseeland.

Welche Vorteile bietet das Flugzeug als Gütertransportmittel?

Die Vorteile des Flugzeuges liegen in der kurzen Transportdauer, in dem geringen Transportrisiko und in der leichteren Verpackung der Ware, die durch den erschütterungsfreien Transport und durch die zwangsläufig sorgfältige Behandlung des Gutes ermöglicht wird. Die Vorteile, die sich daraus für den Exporteur ergeben, liegen in einem beschleunigten Kapitalumschlag und in verminderten Versicherungs- und Verpackungskosten. Diese Kostenvorteile wiegen die hohen Transportkosten in vielen Fällen auf.

Welche Güter eignen sich für den Lufttransport?

1. **Hochwertige Güter** wie Edelmetalle, Kunstwerke, Uhren,
2. **hoch empfindliche Güter** wie Präzisionsinstrumente, optische Geräte, elektronische Artikel, kostbares Porzellan,
3. **eilbedürftige Güter** wie Modeartikel, Zeitungen, Zeitschriften, Filme, Warenproben und wichtige Ersatzteile, ohne Rücksicht auf ihren Warenwert,
4. **leicht verderbliche Güter** wie Schnittblumen, Obst, Muscheln, Krebse,
5. **lebende Tiere** wie Pferde, Fischbrut, Affen, Lieferungen für zoologische Gärten.

Stellen Sie Gründe, die für den Lufttransport sprechen, zusammen!

Die Entscheidung, Güter auf dem Luftwege zu befördern, ergibt sich aus den natürlichen Vorteilen des Flugzeugs als Transportmittel. Die Beförderung mit dem Flugzeug ist in vielen Fällen sinnvoll, manchmal zwingend notwendig:

1. Sie **macht viele Güter** über große Entfernungen **transportfähig**, z. B. Fische, Obst, Gemüse, Schnittblumen usw.; Kosten für Kühlungen entfallen, Verluste durch Verderb werden vermindernt.
2. Sie verbessert und **erleichtert die Transportdurchführung**, z. B. für Pferde, Zootiere, Eintagsküken.
3. Sie **erweitert die Absatzbereiche** und Käuferkreise, z. B. für Zeitungen, Zeitschriften, Pressefotos, Filmmaterial für das Fernsehen; hierbei handelt es sich um Güter, die nur solange verkaufsfähig bleiben, wie sie aktuell sind.

4. Sie **ermöglicht den Transport sehr wertvoller Güter**, wie Gold, Platin, Geld, Wertpapiere, Kunstwerke, weil die Ladung leicht überwacht und gegen Beraubung geschützt werden kann.
5. Sie **ermöglicht eine kleinere Lagerhaltung**, da die Waren schnell herangeschafft werden können; so werden Lagerkosten, Zinsen und andere Kosten gespart.
6. Sie **spart Verpackungs- und Transportversicherungskosten**, da auf Grund einer sorgfältigen Warenbehandlung die Transportrisiken geringer sind.
7. Sie **wirkt Kosten senkend**, wenn Ersatzteile für Fertigungsanlagen und Schiffsmotoren innerhalb von Stunden zur Verfügung stehen und somit hohe Betriebsstillstandskosten vermieden werden.
8. Sie **ermöglicht den Transport hoch empfindlicher Gegenstände**, z. B. Messinstrumente und optische Geräte, weil die Beförderung selbst und auch der Umschlag weitgehend stoß- und erschütterungsfrei erfolgen.
9. Sie ermöglicht einen schnellen Kapitalumschlag.

Stellen Sie die rechtlichen Grundlagen der Güterbeförderung mit dem Flugzeug dar!

Die rechtlichen Grundlagen für den Luftverkehr sind das **Warschauer Abkommen (WAK)** mit der Zusatzvereinbarung **Haager Protokoll**, das **Montrealer Abkommen** (auch Montrealer Übereinkommen) und das **Montrealer Protokoll Nr. 4**, das **BGB** und das **HGB** (§§ 407 ff.)

Das **Warschauer Abkommen** wurde 1929 als „Abkommen zur Vereinfachung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr“ geschaffen. Um den neuen Anforderungen nach dem zweiten Weltkrieg gerecht zu werden, entstand 1955 das „Protokoll zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung der Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr“, kurz „**Haager Protokoll**“ genannt.

Die Grundlage für die Beförderungsbedingungen der IATA bildet das Warschauer Abkommen. Sind sowohl Warschauer Abkommen als auch Haager Protokoll nicht unterzeichnet, so gilt das nationale **Luftverkehrsrecht**.

Eine weitere Anpassung an die veränderten Bedingungen im Luftfrachtverkehr ist die Entstehung des **Montrealer Abkommen**. Hier wurden die Bestimmungen des WAK und seine Ergänzungen zusammengefasst und modernisiert. So entstanden neue Haftungsregeln für den Luftfrachtspediteur, und die Voraussetzungen für den elektronischen Datenaustausch wurden den modernen Rahmenbedingungen angepasst.

Das Montrealer Abkommen ist seit November 2003 in mehr als 30 Staaten in Kraft. Die Mitgliedsstaaten der EU sind 2004 dem Abkommen beigetreten.

Wie heißen die am Luftfrachtvertrag Beteiligten?

Die am Luftfrachtvertrag Beteiligten sind der **Absender** (Shipper, Consigner), der **Luftfrachtführer** (Carrier) und der **Empfänger** (Consignee); der IATA-Agent vermittelt zwischen Absender und Luftfrachtführer.

Welche Pflichten hat der Luftfrachtführer?

Nach Vertragsschluss hat der Luftfrachtführer folgende Pflichten:

1. die pünktliche Transportdurchführung,
2. die Beachtung der Anweisungen des Absenders,
3. die sachgemäße Behandlung des Gutes = Sorgfaltspflicht,
4. die Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes und die Auslieferung des Gutes,
5. die Durchführung einer nachträglichen Verfügung gegen Vorlage des dritten Originals des Frachtbriefes.

Welche Pflichten hat der Absender?

Der Absender hat die Pflicht, die Fracht und die Nebengebühren laut Tarif zu zahlen. Diese Pflicht kann im Frachtvertrag auf den Empfänger abgewälzt werden, wenn dem keine Einfuhrbestimmungen oder andere Vorschriften (z. B. für geringwertige Güter) entgegenstehen. Außerdem hat der Absender das Gut in einem zum Luftransport geeigneten Zustand zusammen mit dem ordnungsgemäß ausgestellten Luftfrachtbrief und mit anderen erforderlichen Papieren zu übergeben.

Erklären Sie Ihrem Kunden den Begriff „Gefährdungshaftung“ nach dem Montrealer Abkommen² und dem Montrealer Protokoll Nr. 4!³

Die **Gefährdungshaftung** bedeutet, dass der Luftfrachtführer für alle in seiner Obhut entstandenen Schäden haftet, und zwar unabhängig vom eigenen Verschulden. Es gibt allerdings fünf Ausnahmen, bei denen die Gefährdungshaftung nicht greift:

- ◆ Schäden durch Krieg oder bewaffneten Konflikten,
- ◆ Schäden durch mangelhafte Verpackung,
- ◆ Fehler des Absenders,
- ◆ Schäden durch hoheitliches Handeln und
- ◆ Schäden durch die Eigenart des Gutes oder eines ihnen innenwohnenden Mangels.

Welche Haftungshöchstgrenzen bestehen für den Luftfrachtführer?

Es gibt verschiedene **Haftungshöchstgrenzen**:

- ◆ bei internationalen Transporten von und nach Deutschland: 27,35 EUR je kg Rohgewicht
- ◆ bei internationalen Transporten durch ausländische Luftverkehrs-gesellschaften: 20 US\$ je kg Rohgewicht
- ◆ nach MAK und MP Nr. 4: 17 Sonderziehungsrechte (SZR) pro kg Rohgewicht.

Die Haftungshöchstgrenze lässt sich nach dem MAK nach oben verschieben, wenn

- ◆ dieses im Frachtbrief vermerkt und ein Zuschlag auf den Fracht-preis gezahlt wurde oder
- ◆ eine Vereinbarung beider Vertragsparteien, die aber nur zu Lasten des Frachtführers durchführbar ist.

2 Montrealer Abkommen = MAK

3 Montrealer Protokoll Nr. 4 = MP Nr. 4

Im Luftfrachtbrief muss diese im Feld „Declared Value for Carriage“ vermerkt sein.

Stellen Sie die Vorteile des elektronischen Luftfrachtbriefes dar!

Die Vorteile des elektronischen Luftfrachtbriefes liegen

- ◆ im besseren und schnelleren Informationsfluss,
- ◆ im Rückgang der Eingabefehler,
- ◆ in der Abschaffung der speziellen Drucker für Luftfrachtbriefe.

Die auszufüllenden Felder im Luftfrachtbrief reduzieren sich gemäß Montrealer Protokolls Nr. 4 von 21 auf vier Angaben:

- ◆ Referenznummer,
- ◆ Absende- und Zielort,
- ◆ Transit,
- ◆ Gewicht der Sendung.

Derzeit ist der Einsatz des elektronischen Luftfrachtbriefes aufgrund fehlender einheitlicher Standards bei der Datenübertragung nur bedingt möglich.

Welche Vorschriften sind beim Transport gefährlicher Güter mit dem Flugzeug zu beachten?

Zu beachten sind die „**IATA Dangerous Goods Regulations (DGR)**“. Sie entsprechen inhaltlich den „ICAO Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air“ (ICAO-TI). Der Absender bzw. der Eigentümer bestätigt die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften der DGR im „Shipper's Certification for Restricted Articles“ oder im „Shipper's Certification for Radioactive Materials“.

Welche Güter zählen zu den gefährlichen Gütern?

Gefährliche Güter sind leicht brennbare, radioaktive, explosive und giftige Stoffe und vor allem Chemikalien, die nicht oder nur unter Beachtung der Vorschrift befördert werden dürfen.

Für wen sind die einzelnen Ausfertigungen des Luftfrachtbriefes (AWB) bestimmt?

Der Luftfrachtbrief (Airway Bill) wird in drei Ausfertigungen (not negotiable) und je nach Bedarf in mehreren Kopien ausgestellt. Die 1. Ausfertigung ist für den **Luftfrachtführer**, die 2. Ausfertigung begleitet das Gut und ist für den **Empfänger** und die 3. Ausfertigung für den **Absender** bestimmt. Die Kopien werden für zweite und weitere am Luftransport beteiligte Frachtführer, für Zollzwecke, für die Auslieferungsbestätigung und für den IATA-Agenten ausgefertigt.

Welche Bedeutung hat der Luftfrachtbrief?

Der **Luftfrachtbrief** erbringt den Beweis über den Abschluss des Frachtvertrages, über den Empfang des Gutes und über den Abschluss einer Transportversicherung. Er begleitet die Sendung und dient der Transportdurchführung und der Zollabfertigung. Der Luftfrachtbrief ist kein Wertpapier und kann nicht gehandelt werden. Empfangsberechtigt ist nur der im Text genannte Empfänger.

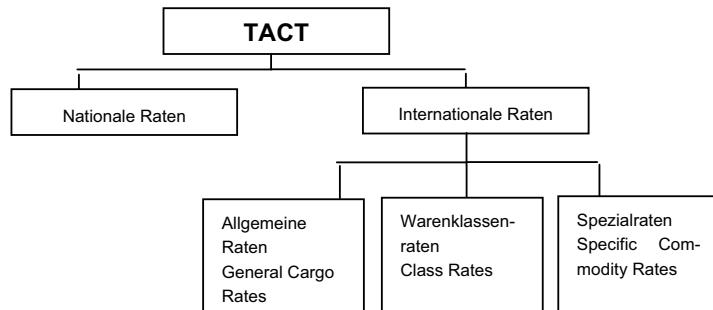
Welche besondere Bedeutung kommt der 3. Ausfertigung des Luftfrachtbriefes zu?

Die **3. Ausfertigung** muss der Absender zusammen mit den anderen ihm übergebenen Ausfertigungen dem Luftfrachtführer vorlegen, wenn eine nachträgliche Verfügung durchgeführt werden soll. Lässt sich der Luftfrachtführer die 3. Ausfertigung nicht vorlegen, dann haftet er dem

rechtmäßigen Besitzer der 3. Ausfertigung unbeschränkt für einen entstandenen Schaden. Dadurch können bei Zahlung gegen die 3. Ausfertigung, die im Kaufvertrag vereinbart werden kann, Zahlung und Lieferung gesichert werden (Sperrpapier). – Außerdem gilt diese Ausfertigung als Beweis für den Versicherungsabschluss, über den auf Wunsch ein Versicherungszertifikat ausgestellt werden kann.

Erklären Sie die Begriffe „TACT“ und „Air Cargo Guide“!

Der TACT (The Air Cargo Tariff) enthält alle Angaben, die zur Ermittlung des Beförderungsentgeltes im Luftfrachtverkehr benötigt werden. Es gibt Luftfrachtraten je kg und Luftfracht je Sendung in der jeweiligen Landeswährung. Der TACT besteht aus drei Bänden: TACT Rules, TACT rates North America und TACT worldwide.



Quelle: „Güterverkehr-Spedition-Logistik“

Die Flugverbindungen, bei denen Laderraum für Paletten und Container angeboten werden, können dem Air Cargo Guide (OAG) entnommen werden. Hierbei handelt es sich sowohl um reine Luftfrachtflüge als auch um Flüge, bei denen regelmäßig Frachtraum für Paletten angeboten wird. Hinweise bezüglich der Beladung der verschiedenen Flugzeugtypen und die Angabe von Spezial- und Warenklassarten ergänzen die Informationen.

Welche Arten von Frachtraten können nach dem IATA-Tarif (The Air Cargo Tariff = TACT) berechnet werden?

1. Die **Spezialfrachtraten** (Specific Commodity Rates) bieten die günstigsten Sätze für bestimmte Güter nach bestimmten Flughäfen.
2. Die **allgemeinen Raten** (General Cargo Rates) werden berechnet, wenn keine Spezialraten angewendet werden können.
3. Die **Warengruppenraten** (Classification Rates) gelten nur für bestimmte Gruppen von Waren, wie lebende Tiere, Gold, radioaktive Stoffe, Zeitungen u. a.; sie werden durch Zu- oder Abschläge von der allgemeinen Rate gebildet.
4. Die **ULD-Raten** (Unit Load Devices) gelten für Container- und Palettenverladungen.

Im nationalen Verkehr rechnet der Carrier mit seinen **Domestic Rates** (Nationale Raten).

Wann wird die Luftfracht nach dem Rauminhalt der Packstücke berechnet?

Die Luftfracht wird nach dem Rauminhalt berechnet, wenn die Güter **sperrig** sind. Sperrig sind die Packstücke, wenn ihr Rauminhalt 6 dm³ je kg übersteigt.

Von welchen Gewichtsstufen hängt die Höhe der Raten ab?

Die Höhe der Raten hängt von folgenden Gewichtsstufen, die gleichzeitig Mindestgewichte (**Breakpoints**) sind, ab: 45 kg („unter-45-kg-Rate“ bzw. „über-45-kg-Rate“), 100 kg, 250 kg, 500 kg, 1.000 kg und 1.500 kg. In einigen Fällen sind höhere Gewichtsstufen festgelegt.

Wie kann die Frachtzahlung geregelt werden?

Grundsätzlich sind Fracht und Nebenkosten am Abgangsort durch den Absender zu zahlen, jedoch können diese Kosten in fast allen Ländern nachgenommen werden (**Charges Collect = CC**). Ausnahmen sind dem Tarif zu entnehmen. Für Sendungen, deren Handelswert den Betrag der Luftfracht nicht deckt, muss eine Sicherheit geleistet werden. Zahlt der Empfänger die Kosten aus irgendwelchen Gründen nicht, so muss der Absender zahlen.

Welche Aufgabe hat das IATA-Clearing-House (ICH)?

Da sehr viele Luftransporte durch mehrere Carrier durchgeführt werden und da üblicherweise der erste Frachtführer die Gesamtfreight kassiert, ergeben sich Forderungen der Carrier untereinander. Durch das **IATA-Clearing-House** werden die Forderungen untereinander abgerechnet.

Was bedeutet die Abkürzung CASS?

CASS (Cargo Agency Settlement System) ist das elektronische Abrechnungssystem, das der vereinfachten und beschleunigten Abrechnung der Frachten zwischen den Carriern und den Frachtagenten dient.

Wann darf ein Spediteur Luftfrachtgeschäfte vermitteln?

Dazu wird der Spediteur von der IATA zum **IATA-Frachtagenten** (IATA Cargo Agent) ernannt und durch den **Frachtagenturvertrag** an die IATA gebunden. Dann darf er als IATA-Agent mit jeder IATA-Fluggesellschaft, die er nach Kundenweisung oder seiner Wahl aussucht, Luftfrachtgeschäfte betreiben.

Welche Voraussetzungen muss der Spediteur erfüllen, um als IATA-Cargo Agent zugelassen zu werden?

Der Spediteur muss

1. Aktivitäten im Luftfrachtverkauf und ein öffentlich zugängliches Büro nachweisen,
2. ein potenzielles Sendungsaufkommen nachweisen,
3. die wirtschaftliche Sicherheit und Kreditwürdigkeit beweisen und mindestens zwei geschulte Mitarbeiter, die zusätzlich in der Behandlung von Gefahrgut geschult sind, beschäftigen.

Wozu verpflichtet sich der Spediteur durch den Agenturvertrag?

Der Spediteur verpflichtet sich durch den **Agenturvertrag** zur Einhaltung der festgesetzten Raten und der IATA-Bedingungen, ferner, Nicht-IATA-Gesellschaften nur dann zu vertreten, wenn er keine höhere Kommission als von IATA-Gesellschaften bekommt.

Welche Gründe können zur Kündigung des Agenturvertrages führen?

Zur Kündigung des Agenturvertrages durch die IATA können folgende Gründe führen: Konkurs, Vergleich oder Auflösung des Speditionsunternehmens, schwer wiegende Verstöße gegen die IATA-Bestimmungen, wie ungerechtfertigte Rabattgewährung auf Tarifraten oder Nebenkosten, ungerechtfertigte Inanspruchnahme von Agentenflügen oder Weitergabe der Kommission an Nicht-Agenten, Falschdeklarationen.

In welcher Weise arbeitet der IATA-Agent mit den Fluggesellschaften zusammen?

Der IATA-Agent bekommt als Spediteur von seinem Kunden einen **Speditionsauftrag**. Er bucht die Sendung bei der ausgewählten Fluggesellschaft für einen bestimmten Flug. Er führt nach Eingang des Gutes die **Empfangskontrolle** durch, stellt nach dem Auftrag des Kunden den **Luftfrachtbrief** aus, führt die Ausfuhrzollabfertigung durch und liefert die Sendung mit dem Frachtbrief und den erforderlichen Begleitpapieren am Flughafen **versandfertig** an. Gegebenenfalls müssen Konsulatsfakturen, Ursprungszeugnisse und andere Dokumente ausgestellt und besorgt werden. Vor der Anlieferung versieht er die Kolli mit den vorgeschriebenen Klebezetteln (Label), die wichtige Einzelheiten über die Sendung enthalten. Ist die Fracht am Abgangsort zu zahlen, zieht er diese ein und überweist sie nach Abzug seiner Kommission monatlich an den Luftfrachtführer.

Welche Begleitpapiere müssen einer LuftfrachtSendung beigegeben werden?

Zahl und Art der Begleitpapiere, die der Sendung neben dem Luftfrachtbrief beigegeben werden müssen, richten sich nach den unterschiedlichen Einfuhrbestimmungen der Länder. Es können Handelsrechnungen in unterschiedlicher Zahl und Aufmachung, Konsulatsfakturen, Ursprungszeugnisse, Importlizenzen und Warenverkehrsbescheinigungen sein. Für die Ausfuhrzollabfertigung ist eine AE erforderlich.

Was ist unter der versandfertigen Auflieferung einer LuftfrachtSendung zu verstehen?

Der IATA-Agent ist verpflichtet, die LuftfrachtSendungen **versandfertig (ready for carriage)** aufzuliefern. Dazu muss er folgende Arbeiten ausführen:

1. Er muss den **Luftfrachtbrief** vollständig und richtig ausfüllen, dazu tarifieren, die Warenbezeichnung und das Gewicht kontrollieren,
2. alle **erforderlichen Dokumente** ausfertigen oder beschaffen,
3. für **Markierung** des einzelnen Packstückes mit voller Absender- und Empfängeradresse sorgen,
4. die **Verpackung** auf die Eignung zum Luftransport kontrollieren,
5. die **Nummer des AWB**, den Bestimmungsflughafen, die Gesamtzahl der Kolli der Sendung u. a. auf jedem Kollo vermerken,
6. alle Kolli **etikettieren mit einem Label** (Aufkleber),
7. **gefährliche Güter** den Gefahrgutvorschriften entsprechend markieren und etikettieren,
8. bei Auflieferung der gefährlichen Güter die vom Versender unterschriebene „Verantwortliche Erklärung“ („**Shipper's Certification for restricted articles**“) gemäß den DGR vorlegen,

9. alte Markierungen und Etiketten auf den Kolli entfernen.

Der Agent soll die gesamte Abfertigung der Sendung übernehmen, der Carrier den reinen Transport.

Welche Dienstleistungen werden unter Traxon angeboten?

Unter „**Traxon**“ ist ein weltweit operierendes Kommunikations- und Informationssystem zu verstehen, dem sich die meisten Luftfrachtcarrier, -spediteure, Zollbehörden u. a. angeschlossen haben.

Über Traxon werden u. a. folgende Dienstleistungen angeboten:

- ◆ Buchung der Sendungen bei den Airlines,
- ◆ Auskünfte über Flugpläne,
- ◆ Übermittlung der AWB-Daten,
- ◆ Erfragen aktueller Sendungsdaten,
- ◆ Datenaustausch zwischen den Beteiligten.

Welche Kosten rechnet der IATA-Agent neben der Luftfracht mit dem Absender oder Empfänger ab?

Folgende Nebenkosten werden gesondert berechnet: Anlieferung zum Abgangshafen (örtliches Rollgeld), Vortransportkosten, Abfertigungskosten und Grenzzollabfertigung, Ausstellen und Besorgen der Beglaubigung von Konsulatsfakturen und anderen Dokumenten, Umladegebühren (*transshipment charges*) und weitere Nebenkosten gemäß LNGT (*Luftfrachtnebengebührentarif*).

Welche Vorteile bietet der Luftfracht-sammelverkehr (Consolidation)?

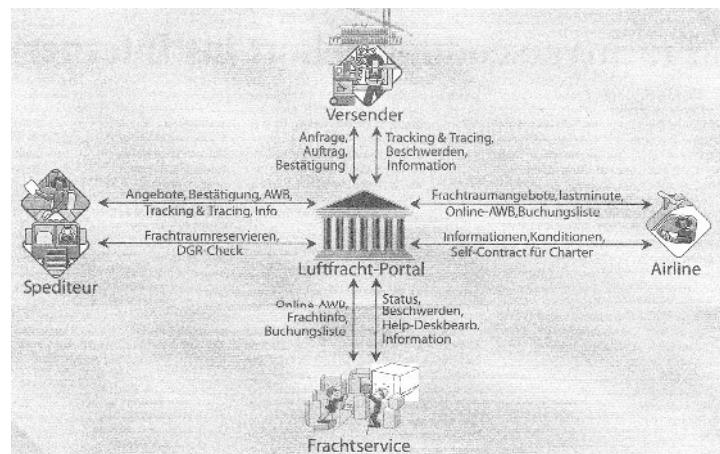
Die Vorteile für den Kunden liegen in der Frachtberechnung nach den Kundensätzen, deren Minimalfrachten und Normalfrachten niedriger sind als die des Normaltarifes. Die Vorteile für den Spediteur liegen in der Ausnutzung der Frachtvorteile, die sich aus dem Zusammenladen von kleinen Sendungen ergeben, die mit relativ hohen Minimal- und Normalfrachten belastet sind. Die Vorteile für den Luftfrachtführer liegen in der Auflieferung von umfangreicheren Sendungen auf einem Frachtbrief und in einer besseren Transportraumausnutzung.

Welches Transport-dokument wird im Luftfrachtsammel-verkehr ausgestellt?

Der **Sammelspediteur (Consolidator)** fasst die Teilsendungen zu einer Sendung zusammen, die er mit dem AWB (Main AWB) der Fluggesellschaft auf liefert. Über die Teilsendung stellt er einen **Hausluftfrachtbrief (House AWB)** aus. Er kann seinen Kunden auch ein Spediteurversanddokument (siehe dort) anbieten.

Stellen Sie die Einsatzmöglichkeiten des Luftfrachtplatals dar!

Das Internet kann in Form elektronischer Märkte oder als **Luftfrachtportal** genutzt werden.



Quelle: DVZ

Das Luftfrachtportal beschäftigt sich z. B. mit dem Vorgang „Fracht versenden“. Alle mit diesem Vorgang verbundenen Aktivitäten können auf der Informations-, Kommunikations- und Transaktionsplattform Luftfrachtportal koordiniert werden. Es stellt Schnittstellen zwischen Versender und Spediteur, zwischen Spediteur und Luftverkehrsgesellschaft dar. Auf diese Weise kann der Spediteur seinen Kunden schneller erreichen und ihn umfangreicher informieren: von der Nachfrage über die Durchführung des Auftrages mit ständiger Überwachung der Sendung bis hin zur Bearbeitung eventueller Beschwerden und der Abrechnung. Der Kunde wiederum hat Zugang zu mehreren Anbietern gleichzeitig, d. h. seine Markttransparenz ist umfangreich.

Welche Aufgaben kann der Integrator übernehmen?

Der **Integrator** bietet komplett Transportleistungen, z.T. maßgeschneidert gemäß den Kundenwünschen, an. Die einzelnen Teilleistungen werden genau aufeinanderabgestimmt. Der Integrator betreut nicht nur die Sendungen während des Transportes, er sorgt auch für die Dokumentation und die Information per EDV, wo sich die Sendung befindet. Auch der Vor- und Nachlauf gehören zu seinen Aufgaben. Der Integrator kann einzelne Dienstleistungen auch anderen Unternehmen übertragen (**outsourcing**), hat aber die volle Verantwortung gegenüber dem Kunden.

Für diese Komplettleistungen wird eine Gesamtangebot abgegeben.

Die Integrierten haben in den letzten Jahren weltweite Netze für ihre Dienstleistungen entwickelt. Dazugehören, neben den Luftfrachtdiensten, Kurierdienste, Terminals, LKW-Dienste und Umschlagsplätze (**Hubs**). Unterstützt wird die Arbeit durch hochmoderne EDV-Systeme. Die Integrierten arbeiten mit eigenem Personal, z. T. sogar mit eigenen Flugverbindungen. Die größten Integrierten sind DHL, TNT, UPS und Federal Express.

Erklären Sie den Begriff „Hub“!

Unter einem **Hub** wird ein zentrales Depot (engl. Übersetzung: Hauptumschlagsplatz) verstanden, von dem aus sowohl die Verteilung auf verschiedene Niederlassungen als auch das Einsammeln von Einzelsendungen aus verschiedenen Niederlassungen veranlasst wird. So haben alle bedeutenden Integratoren wie DHL, UPS, TNT u. ä. ihre zentralen Hubs.

Beschreiben Sie den Inhalt des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG)!

Die Grundlage für das **Luftsicherheitsgesetz** bildet die EU-Verordnung 2320/2002 zur Frachtsicherheit. Dieses Gesetz legt fest, dass die Luftfahrtunternehmen Sicherungsmaßnahmen bei der Abfertigung von Fluggästen, Gepäck, Post und Fracht durchführen müssen. Der Leitfaden „Fracht-/Express-/Kurier- und Postnahmen“, vom **Luftfahrt-Bundesamt (LBA)** herausgegeben, beinhaltet die Pflichten der Beteiligten im Bereich Sicherheit.

Unterscheiden Sie „bekannte“ und „unbekannte Fracht!“

Neben verschiedenen Kontrollmöglichkeiten, wie Dokumentenprüfung oder Röntgen der Fracht, wird auch unterschieden zwischen „**bekannter**“ und „**unbekannter**“ **Fracht**.

Als „bekannte“ Fracht wird Fracht eingeordnet, die von einem „bekannten“ Versender aufgegeben und deren Verlauf lückenlos überwacht wurde, d. h., dass kein Unbefugter an die Ware kommen konnte. Bei Nichterfüllung dieser Punkte wird eine „unbekannte“ Fracht aufgeliefert, die zusätzliche Sicherheitskontrollen erforderlich macht.

Stellen Sie die Anforderungen an einen „Reglementierten Beauftragten“ (Regulated Agent) zusammen!

Für Spediteure, Handling- und Transportunternehmen sowie Airlines gibt es die Möglichkeit, sich als „**Reglementierten Beauftragten**“ (**Regulated Agent**) registrieren zu lassen. Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt sein:

- ◆ Bestimmung eines Luftfrachtsicherheitsbeauftragten im Unternehmen, der für die Einführung und Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen bei der Abfertigung zuständig ist und gleichzeitig Schulungsbeauftragter ist. Benennung eines Verantwortlichen pro Niederlassung,
- ◆ Entwicklung eines Luftfrachtsicherheitsprogramms, das vom Luftfahrt-Bundesamt genehmigt werden muss,
- ◆ Akzeptieren von vereinbarten (= Audits) und unangekündigten (= Tests) Besuchen zwecks Überprüfung der Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen durch das LBA,
- ◆ Sicherung der Büro- und Lagerräume vor dem Zutritt und Zugriff unbefugter Personen während der Lagerung und Vorbereitung zum Abflug (Alarmanlagen, EDV-Sicherungen, Zugangskontrollen u. ä.),
- ◆ Auskunftspflicht gegenüber der LBA.

Die Aufgaben des „Reglementierten Beauftragten“ umfassen:

- ◆ Verpflichtung zur Prüfung der vom „**Bekannten Versender**“ gelieferten Dokumente, sowohl papiermäßig als auch elektronisch,
- ◆ Registrierung der Kunden als „Bekannter Versender“ durch Unterschreiben der „**Sicherheitserklärung zum Bekannten Versender**“.

VII.

Binnenschifffahrtsspedition

Welche Wasserstraßengebiete werden unterschieden?

In der Bundesrepublik Deutschland werden das Elbe-, das Weser-, das Mittellandkanal-, das deutsche Kanal-, das Rhein-, das Donaugebiet, das Gebiet Berlin und das Gebiet Mecklenburg-Vorpommern unterschieden.

In welcher Form wird das Binnenschiff als Gütertransportmittel eingesetzt?

Das Binnenschiff hat als Motorschiff die Schleppschifffahrt ersetzt. Das Binnenmotorschiff wird wie folgt eingesetzt:

1. **Selbstfahrer:** Die Motorgüterschiffe als Selbstfahrer bilden den größten Teil der deutschen Binnenflotte.
2. **Koppelverband:** Ein Selbstfahrer schiebt einen fest mit ihm verbundenen antriebslosen Leichter (Schleppkahn).
3. **Schubverband:** Ein Schubboot schiebt mehrere, miteinander zu einer Einheit verbundene Leichter. Kupplungen ermöglichen den Einsatz längerer Verbände und den Transport von See-Leichtern des Lash- oder Barge-Systems.

Welche Vorteile bietet der Einsatz von Schubverbänden?

Durch die Koppelung eines Schubbootes mit mehreren Schubleichtern ergeben sich folgende Vorteile: geringe Besatzung, niedriger Baupreis, Energieeinsparung und bessere Manövriertfähigkeit.

Was ist ein Pegel?

Ein Pegel ist eine **Messeinrichtung für den Wasserstand**, der in Zentimetern oder in Doppelzentimetern gemessen wird. Die Pegel sind an Kai-mauern oder Brückenpfeilern als Skala oder an anderer Stelle weithin sichtbar als Pegeluhr angebracht. Der Nullpunkt richtet sich nach dem voraussichtlich niedrigsten Wasserstand; er ist nicht einheitlich gewählt.

Wozu dient der Pegel?

Die Pegelstände der wichtigsten Schifffahrtswege werden täglich durch Presse und Rundfunk bekannt gegeben. Danach kann der Schiffer die jeweilige Auslastung der Tragfähigkeit ermitteln. Der Pegelstand ist auch für die Berechnung des Kleinwasserzuschlages maßgebend.

Welche Güter werden mit dem Binnenschiff befördert?

Befördert werden die typischen Massengüter, wie Kies, Steine und andere Baustoffe, Mineralöl, Erze, Schrott, Stahl, Schwergüter und andere Güter. Zunehmend an Bedeutung gewinnen der Huckepack- (Ro/Ro-) und der Containerverkehr; beide erfordern zusätzliche Investitionen schiffs- und landseitig.

Welche Bedeutung kommt den Binnenhäfen zu?

Die Binnenhäfen, die an den Schnittstellen der großen Verkehrsströme liegen, sind der ideale Standort von **Güterverkehrszentren**. Sie ermöglichen den reibungslosen und kostengünstigen Empfang, die Zwischenlagerung und die Weiterleitung jeder Art von Gütern auf den sich hier kreuzenden Verkehrs wegen. Die ansässigen Spediteure und anderen Dienstleister sorgen für die Erfüllung der Kundenwünsche durch ein vielseitiges Angebot von logistischen Dienstleistungen jeder Art.

Aus welchen Leistungsmerkmalen ergibt sich die besondere Eignung des Binnenschiffes als Transportmittel?

Die besondere Eignung als Transportmittel ergibt sich aus den systembedingten Vorteilen im Transport von ganzen Schiffsladungen über mittlere und weitere Entfernungen, auch über die Grenzen hinweg. Besonders geeignet ist das Binnenschiff für den Transport von Schwer-, Sperrgütern, von Gefahrgütern sowie von industriellen Abfallprodukten und Recyclingstoffen, aber auch für Ro/Ro- und Containerverkehre.

Einzelne Leistungsmerkmale sind

1. hohe Leistungs- und Tragfähigkeit,
2. sichere Transportdurchführung,
3. jederzeit ausreichendes und auch verfügbares Laderaumangebot,
4. günstige Preise,
5. geringe Umweltbelastung durch niedrigen Energieverbrauch,
6. Entlastung des Straßen- und Bahnverkehrs.

Wie werden die Binnenwasserstraßen nach ihrer Befahrbarkeit eingeteilt?

Die Binnenwasserstraßen werden nach ihrer Befahrbarkeit durch bestimmte Schiffstypen in die **Wasserstraßenklassen I bis VI** eingeteilt. Straßen der Klasse I können vom Peenischen Schiffstyp (Tragfähigkeit 300 t) befahren werden, Straßen der Klasse V und VI vom Europa- und Großmotorschiff (Tragfähigkeit 2.000 t und mehr).

Führen Sie die Merkmale der Einteilung in die verschiedene Klassen auf!

Nach folgenden Merkmalen erfolgt die Einteilung:

- ◆ Schiffstyp,
- ◆ Tragfähigkeit in Tonnen,
- ◆ Länge,
- ◆ Breite,
- ◆ Tiefgang.

Welche Aufgaben haben das Schiffsregister und der Schiffsbrief?

Dem **Schiffsregister** kann entnommen werden, wie die Eigentums- und Pfandrechte an einem Schiff sind. Binnenschiffe mit einer Tragfähigkeit von mehr als 20 t. oder einer Maschinenleistung von mehr als 73,5 KW (= 100 PS), Schlepper, Tankschiff und Schubboote müssen im Schiffsregister ihres Heimathafens, die die Amtsgerichte leiten, aufgeführt sein. Das Schiffsregister entspricht dem Grundbuch bei den Immobilien.

Der **Schiffsbrief** attestiert die Eintragung in das Schiffsregister und gibt Auskunft über alle eingetragenen Angaben. Jeder Schiffseigentümer erhält den Schiffsbrief.

Welche Dokumente muß der Schiffer mitführen?

Folgende Dokumente müssen bei einer Fahrt an Bord sein:

- ◆ Schiffszeugnis, -attest, Eichschein, Bordbuch (bei der Fahrt auf dem Rhein),
- ◆ Frachtbrief/Ladeschein,
- ◆ Schifferpatent, Schifferdienstbücher.

Erklären Sie den Begriff „Kabotagerecht“ im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt!

Unter **Kabotagerecht** wird die Möglichkeit der Uferstaaten des jeweiligen Stromes gesehen, Transporte zwischen ihren nationalen Häfen ausschließlich ihren eigenen Schiffen zu erlauben und damit fremden Schiffen die Transporte zu untersagen. Hierzu wird der Begriff **Kabotageverbot** verwendet.

Innerhalb der EU herrscht für die Binnenschiffer, die ihren Heimathafen in der EU haben, **Kabotagefreiheit**, d. h. eine Durchführung aller Transporte innerhalb der EU ist unabhängig von der Nationalität des Stromes erlaubt.

Welche Behörden sind für die Verwaltung der Wasserstraßen zuständig?

Nach Art. 89 GG ist der Bund Eigentümer der Bundeswasserstraßen. Er hat nach Art. 87 GG die Verwaltung der Bundeswasserstraßen mit eigenem Verwaltungsunterbau durchzuführen. Das geschieht durch das Bundesverkehrsministerium mit den Abteilungen Binnenschifffahrt und Wasserstraßen. Diesen Abteilungen sind die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen mit den Wasser- und Schifffahrtsämtern untergeordnet worden.

Welche rechtlichen Grundlagen sind beim Gütertransport mit dem Binnenschiff zu beachten?

Für die Frachtführertätigkeit des Binnenschiffsunternehmers gelten die Vorschriften der §§ 407 – 451 HGB und das „Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt“ (**Binnenschifffahrtsgesetz = BSchG**) vom 15. Juni 1895. – Durch die nach dem Wiener Kongress von 1815 geschlossenen **Schiffahrtsakten** wurde die Freiheit der Binnenschifffahrt verwirklicht. Von besonderer Bedeutung ist die Mannheimer Akte von 1831 bzw. 1868, durch die die Rheinschifffahrt internationalisiert wurde. Die gesetzlichen Vorschriften werden durch die „Verlade- und Transportbedingungen“ (Verfrachtungsbedingungen, Konnossementsbedingungen), die als „Allgemeine Geschäftsbedingungen“ des Frachtführers im Frachtbrief oder Ladeschein aufgenommen sind, ergänzt.

Welche Betriebsformen werden in der Binnenschifffahrt unterschieden?

Folgende Betriebsformen werden unterschieden:

1. **Reedereien:** Binnenschiffsunternehmen mit mehreren Fahrzeugen, und kaufmännisch eingerichteter und geführter Landorganisation zur Werbung und Abfertigung der Ladung,
2. **Partikuliere** (Einzel-, Klein-, Privatschiffer): Binnenschiffsunternehmen mit bis zu drei eigenen Fahrzeugen, die sich zur Werbung und Ladungsabfertigung normalerweise einer Transportgenossenschaft angeschlossen haben (Deutsche Transportgenossenschaft Binnenschifffahrt – DTG, Mainschifffahrts-Genossenschaft – MSG).
3. **Werkschifffahrt:** Großunternehmungen der Industrie und des Handels befördern Rohstoffe und andere Waren ihres Unternehmens mit eigenen Binnenschiffen in eigener Regie.

Wie heißen die am Binnenschiffsfrachtvertrag Beteiligten?

Die an diesem Frachtvertrag Beteiligten heißen Frachtführer, Versender und Empfänger.

Wer ist Befrachter in der Binnenschifffahrt?

In der Binnenschifffahrt ist – im Gegensatz zur Seeschifffahrt – derjenige Befrachter, der dem Absender gegenüber als Frachtführer auftritt, ohne über eigenen Schiffsraum zu verfügen. Die Befrachter werben Güter für die kleinen und mittleren Binnenschiffsreedereien, schließen in eigenem Namen mit den Versendern Frachtverträge und mit den Reedereien Unterfrachtverträge ab. Auch mieten oder chartern sie zu diesem Zweck Schiffe.

Welche Frachtvertragsarten sind üblich?

Folgende Arten des Frachtvertrages sind üblich:

1. die Befrachtung eines Schiffes im Ganzen als Charterung „in Fracht“ oder „in Tagesmiete“ oder als Miete, durch die der Mieter die Verfügungsgewalt über das Schiff hat, als Dienstherr der Schiffsbesatzung auftritt und Dritten gegenüber als Schiffseigner gilt,
2. die Befrachtung eines Teiles des Schiffes,
3. der Versand von Stückgütern (üblicherweise Sendungen bis 300 t Gewicht).

Welche Beförderungspapiere können in der Binnenschifffahrt verwendet werden?

Folgende Beförderungspapiere können verwendet werden:

1. der **Frachtbrief**, der nach den gesetzlichen Vorschriften über den Landfrachtvertrag ausgestellt werden kann,
2. der **Namens- oder Orderladeschein**, der ein Wertpapier ist, da in ihm die Auslieferung des Gutes an den Empfänger nur gegen Rückgabe des Ladescheines versprochen wird. Der Ladeschein wird auch als Konnossement bezeichnet (Vgl. Konnossement im Abschnitt Güterverkehr mit dem Seeschiff).

Wozu dient der Frachtbrief?

Der Frachtbrief in der Binnenschifffahrt dient als

1. **Empfangsbescheinigung** über den Empfang der genannten Sendung in der genannten Beschaffenheit,
2. **Urkunde über Abschluss und Inhalt** des Frachtvertrages,
3. **Begleitpapier** der Sendung, das der Transportabwicklung dient und das dem Empfänger zusammen mit der Sendung ausgehändigt wird, außerdem als Abrechnung u. a.

Was bescheinigt der Frachtführer im Ladeschein?

Der Ladeschein enthält die **Empfangsbescheinigung** über das Gut, das **Beförderungsversprechen** und die Verpflichtung des Frachtführers, das Gut nur an den legitimierten Empfänger gegen Rückgabe der Ladescheinurkunde auszuliefern (**Auslieferungsversprechen**).

Welche wirtschaftliche Bedeutung hat der Ladeschein?

Der Ladeschein als Urkunde über den Abschluss des Frachtvertrages kann zur Durchführung einer nachträglichen Verfügung verwendet werden (Verfügungspapier). Da nur der legitimierte Empfänger das Gut vom Frachtführer gegen den Ladeschein verlangen kann, hat der Absender als Verkäufer die Möglichkeit, die Ware durch die Weitergabe des Ladescheines (Indossament bzw. Zession) zu verkaufen oder zu verpfänden (Lombardkredit). Auch können Lieferung und Zahlung durch den Ladeschein gesichert werden, wenn Zahlung gegen Ladeschein im Kaufvertrag vereinbart wurde.

Wovon hängt die Höhe der Binnenschiffsfracht ab?

Die Höhe der Binnenschiffsfracht (Grundfracht) hängt – neben Angebot und Nachfrage – ab von der Ladungsmenge, der Fahrtrichtung (Tal- oder Bergfahrt), der Länge der Liegezeiten und anderen im Frachtvertrag vereinbarten zusätzlichen Leistungen, der Art des Fahrzeuges und in geringerem Umfang von der Entfernung. Die Art des Fahrzeuges spielt nur eine untergeordnete Rolle. Grundsätzlich unterliegen alle Frachten der freien Vereinbarung. Sie setzen sich zusammen aus der Motorschiffs(anteil)fracht, ggf. einem Kleinwasserzuschlag u. ä. und aus öffentlichen Abgaben (Kanal- und Schleusengebühren).

Stellen Sie die Voraussetzungen dar, die dazuführen, dass der Frachtführer Anspruch auf volle Fracht bzw. halbe Fracht laut IVTB (§11) hat!

Auf volle Fracht	Auf halbe Fracht
♦ Untergang des Schiffes,	♦ keine Lieferung der Ladung,
♦ Vernichtung, Beschlagnahme oder Wertlosigkeit der Güter,	♦ Rücktritt des Absenders vom Vertrag vor Reiseantritt,
♦ Unterbrechung der Reise zeitweilig oder endgültig (z. B. durch das Wetter, Hochwasser, Eisgang)	♦ endgültige oder zeitweilige Verhinderung der Reise.
♦ teilweise Ausführung der Reise.	

Welche rechtlichen Grundlagen gelten für den Frachtvertrag in der Binnenschifffahrt?

Auf nationaler Ebene gelten folgende rechtliche Grundlagen:

- ◆ HGB
- ◆ „Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse in der Binnenschifffahrt“ von 1895/neueste Fassung 1998 (**Binnenschiffahrtsgesetz**) (BinSchG)
- ◆ „Verordnung über Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt“ (BinSchLV)
- ◆ „Internationale Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt“ (**IVTB**)
- ◆ „Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt“ (GGVSEB) (ab Mitte 2008)

Die „IVTB“ werden als Verfrachtungs- bzw. Konnosementsbedingungen im Ladeschein des Frachtführers verwendet und gelten gleichzeitig als „Allgemeine Geschäftsbedingungen“.

Die gültige Gesetzgebung auf internationaler Ebene lässt sich wie folgt darstellen:

- ◆ Schifffahrtsakte (z. B. Mannheimer Akte, Belgrader Akte)
- ◆ „Europäisches Übereinkommen über den Transport gefährlicher Güter auf dem Rhein“ (ADNR/Fassung vom 12. Juli 2003)

Unter **Schifffahrtsakten** werden internationale Abkommen für einzelne Stromgebiete verstanden.

Wie haftet der Frachtführer im Binnenschiffsverkehr?

Auch der Frachtführer in der Binnenschifffahrt unterliegt der **Obhuts- oder Schadenshaftung** nach dem HGB. § 425 HGB: „Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch **Verlust oder Beschädigung** des Gutes in

der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch *Überschreiten der Lieferfrist* entsteht.“ Er haftet auch ohne Verschulden. Er haftet auch für Schäden, die aus einem Fahrzeugmangel entstehen.

In welchen Fällen ist der Frachtführer von der Haftung befreit?

Gemäß § 426 HGB ist der Frachtführer von der Haftung befreit, wenn der Schaden „auf Umständen beruht, die der Frachtführer auch bei grösster Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte“. § 427 HGB zählt besondere Haftungsausschlussgründe auf:

- ◆ Verladung auf Deck,
- ◆ ungenügende Verpackung,
- ◆ Fehler beim Behandeln, Verladen oder Entladen durch den Absender oder Empfänger,
- ◆ Schäden aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes,
- ◆ ungenügende Kennzeichnung u. a.

Wie werden in der Binnenschifffahrt die Schäden und Kosten einer Havarie grosse verteilt?

Die Schäden und Kosten einer Havarie grosse werden in der Binnenschifffahrt – im Gegensatz zur Seeschifffahrt (siehe dort) – auf *Schiff und Ladung*, nicht aber auf die Fracht verteilt.

Welche Stellung nehmen die Spediteure in der Binnenschifffahrt ein?

1. Viele Spediteure betätigen sich als *Frachtführer*, wenn sie auf Grund eines Speditions- oder Frachtvertrages Transporte mit eigenen Schiffen ausführen oder wenn sie Schiffe bzw. Schiffsraum chartern oder mieten, um Transporte durchzuführen.
2. Andere Spediteure werden als *Reedereivertreter* tätig und schließen mit Versendern Frachtverträge im Namen der Reederei.
3. Alle Binnenschiffsspediteure schließen als *Versandspediteure* auf Grund von Speditionsaufträgen im eigenen Namen für Rechnung des Auftraggebers Frachtverträge mit Frachtführern ab, besorgen die Anlieferung und alle damit zusammenhängenden Geschäfte.
4. Als *Empfangsspediteure* empfangen sie auf Grund eines Speditionsvertrages Güter vom Binnenschiff, wahren etwaige Schadeneratzansprüche gegen den Frachtführer und sorgen für den Abtransport der Güter mit einem Landtransportmittel oder einem Seeschiff.

Welche Aufgaben übernimmt der Binnenschiffsspediteur beim Empfang ab Binnenschiff?

Er legt dem Reeder bzw. seinem Beauftragten den Ladeschein vor. Er beauftragt den Betreiber der Umschlagsanlage (öffentliche, speditoreigene oder gepachtete Anlage), die Ladung während der gültigen Löschezeiten zu löschen. Er überwacht den Umschlag, führt die Schnittstellenkontrolle gem. Ziffer 7 ADSp durch oder veranlasst sie. Er wahrt Schadenersatzansprüche aus dem Frachtvertrag.

Nach Weisung seines Auftraggebers werden die Güter in einem *Dauerlager* oder einem *Verteilungslager* zur Distribution o.ä. eingelagert oder aber zur *Weiterleitung* vorbereitet. Der Kunde erhält das Dokument der Übernahme und die Rechnung über Auslagen und eigene Leistungen.

Welche Aufgaben übernimmt der Binnenschiffsspediteur beim Versand mit dem Binnenschiff?

Auftragsgemäß besorgt er für seinen Kunden als Absender Schiffsraum, bucht und veranlasst den Umschlag innerhalb der Ladezeiten durch den Betreiber der Umschlagsanlage am Ladeplatz des Hafens oder an einem anderen Ladeplatz. Er besorgt oder füllt den Ladeschein aus und falls erforderlich Zolldokumente und andere Papiere. Nach Auftragsabwicklung schickt er seinem Kunden die Versandanzeige und die Rechnung über Auslagen und eigene Leistungen.

Welche Aufgaben übernimmt der Binnenschiffsspediteur bei der Einlagerung?

Er lagert die Rohstoffe, Halb- und Fertigerzeugnisse und die Handelswaren fachmännisch in das geeignete Lager ein, das mit den entsprechenden Lagereinrichtungen versehen ist. Er führt die Empfangskontrolle durch, zieht Muster, betätigt sich als Gutachter, bearbeitet die ihm anvertraute Ware, sorgt für ihre Gesunderhaltung, repariert, ändert die Verpackung, kommissioniert usw. Wunschgemäß erhält der Einlagerer einen Lagerschein o. ä. und gleichzeitig die Rechnung.

Welche Aufgaben übernimmt der Binnenschiffsspediteur bei der Weiterleitung?

In Übereinstimmung mit dem Speditionsauftrag bestimmt er Transportweg und -mittel. Er übergibt die Ladung zur Weiterbeförderung einem Lkw-Unternehmer, der Kombiverkehr KG und den Eisenbahnverkehrsunternehmen oder einer Binnenschiffsreederei. Der Container – auch Überseecontainer – können in den *Containerterminals* der See- und Binnenhäfen für den organisierten Containerverkehr der „*Transfracht International*“ bzw. für der „*Kombiverkehr KG*“ aufgeliefert werden. Lastkraftwagen, Anhänger oder Wechselaufbauten können am *Kombibahnhof* der „*Kombiverkehr KG*“ zum Bahntransport übergeben werden, oder sie werden im *Ro/Ro-Verkehr* an der Ro/Ro-Anlage des Hafens zur Beförderung mit dem Binnenschiff aufgeliefert.

Welche logistischen Leistungen bietet der Binnenschiffsspediteur seinem Auftraggeber an?

Er erbringt alle auftrags- und warenbezogenen Leistungen in enger Abstimmung mit seinem Kunden. Er nutzt das vielfältige Leistungsangebot der anderen Dienstleister des *Güterverkehrszentrums* Binnenhafen. Er verfügt über ein Datenkommunikationssystem, mit dem er umgehend alle erforderlichen Daten im Dialog mit seinem Kunden – aber auch mit den GVZ-Anbietern – vorauselend, parallel laufend und nachlaufend austauschen kann. Er bietet die üblichen Leistungen im Rahmen der Beschaffungs- und Absatzlogistik seines Auftraggebers „Just-in-time“ an. Er berät in allen Transport- und Logistikfragen.

VIII

Lagerei

Von wem werden Lagerhaltergeschäfte betrieben?

Lagerhaltergeschäfte werden von Spediteuren oder von reinen **Lagerhaltern** (Privatunternehmen oder städtische bzw. staatliche Unternehmen) betrieben.

Welche Aufgabe hat ein Lagerhalter?

„(1) Durch den Lagervertrag wird der Lagerhalter verpflichtet, das Gut zu lagern und aufzubewahren.
(2) Der Einlagerer wird verpflichtet, die vereinbarte Vergütung zu zahlen.“ (§ 467 HGB)

Welche Rechtsgrundlagen können für einen Lagervertrag gelten?

Für den Lagervertrag gelten die Vorschriften der **§§ 467 bis 475h HGB**. Ist der Lagerhalter Spediteur, können gleichzeitig die **Ziffern 15 und 24 ADSp** gelten. Die reinen Lagerhalter und die öffentlichen Lagerhäuser wickeln ihre Geschäfte nach besonderen Lagerbedingungen ab, z. B. **Hamburger Lagerungsbedingungen**, aufgestellt vom Verein Hamburger Lagerhalter e.V. und vom Verein Hamburger Quartiersleute e. V.

Für den Spediteur ist wichtig, dass die ADSp auch für die Abwicklung von Lagerhaltergeschäften eine geeignete Rechtsgrundlage bieten, die nicht nur den besonderen Bedingungen der Lagerhalter gleichwertig sind, sondern in einzelnen Fällen dem Einlagerer besondere Vorteile bieten (z. B. Schutz durch die Speditionsversicherung – siehe unten).

Welche Pflichten hat der Lagerhalter?

1. Der Lagerhalter muss mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes arbeiten (**Sorgfaltspflicht**), die Interessen des Einlagerers wahren (Pflicht der **Interessenwahrung**) und seine Weisungen befolgen (Pflicht der **Weisungsbefolgung**).
2. Bei der Übernahme des Lagergutes muss er die übliche **Empfangskontrolle** auf Markierung, Zahl und äußere Beschaffenheit der Packstücke durchführen. Der Einlagerer erhält auf Wunsch einen **Lagerempfangsschein** oder einen **Lagerschein** (§ 475e HGB).
3. Er muss dem Einlagerer während der Geschäftszeit Zutritt zu den Lagerräumen gewähren, wenn dieser das Gut besichtigen, Proben ziehen oder es vor Schaden schützen will (**Zutrittsgewährung**).
4. Wahrnehmbare Veränderungen am Gut, die seine Entwertung befürchten lassen, muss er dem Einlagerer unverzüglich mitteilen (**Mitteilungspflicht**). Das gilt auch für zu erwartende Zustände.
5. Auf Verlangen des Berechtigten muss er das Lagergut jederzeit herausgeben (**Herausgabepflicht**).
6. Der Lagerhalter muss auf Anweisung des Einlagerers das Gut versichern (§ 472 HGB).

7. Der Lagerhalter haftet, wenn ihn ein Verschulden trifft (**Verschuldenhaftung**, § 475 HGB).

Beschreiben Sie die Rechte des Lagerhalters!

1. Der Lagerhalter hat Recht auf **Lagergeld** und **Auslagenersatz**.
2. Er hat das **Zurückbehaltungs- und Pfandrecht** am Lagergut und das Recht auf **Notverkauf**.

Welche Pflichten hat der Einlagerer?

1. Der Einlagerer muss dem Lagerhalter das Gut in einwandfreiem Zustand und in einwandfreier äußerer Beschaffenheit übergeben; anderenfalls kann er für den Schaden, der durch das Gut verursacht wird, haftbar gemacht werden.
2. Er muss dem Lagerhalter die vereinbarte oder ortsübliche Vergütung (Lagergeld) zahlen, die üblicherweise monatlich abgerechnet wird, und die Auslagen, die im Rahmen der Auftragsfüllung entstanden sind, erstatten.
3. Wird gefährliches Gut eingelagert, muss er dem Lagerhalter rechtzeitig schriftlich die genaue Art der Gefahr und zu ergreifende Sicherheitsmaßnahmen mitteilen.

Wovon hängt die Höhe des Lagergeldes (Vergütung) ab?

Die Höhe des Lagergeldes hängt ab von dem Gewicht oder von der beanspruchten Lagerfläche und von der Lagerzeit. Üblicherweise wird das Lagergeld nach vollen Kalendermonaten und nach vollen 100 kg oder nach vollen Quadratmetern Lagerfläche abgerechnet.

Auf welchen Papieren kann sich der Einlagerer die Lagerung seiner Güter bescheinigen lassen?

Der Lagerhalter bescheinigt die Einlagerung des Gutes je nach Wunsch des Einlagerers auf einem **Lagerempfangsschein** oder auf einem **Lagerschein**. Der Lagerempfangsschein ist in erster Linie eine Empfangsbescheinigung; die Auslagerung kann nicht ohne weiteres von seiner Vorlage abhängig gemacht werden. Der Lagerschein enthält zusätzlich zur Empfangsbescheinigung das Versprechen des Lagerhalters, das Gut dem legitimierten Inhaber nur gegen Vorlage des Lagerscheines auszuliefern. Nach §§ 475b bis 475h HGB handelt es sich hierbei um ein Wertpapier (s. u.).

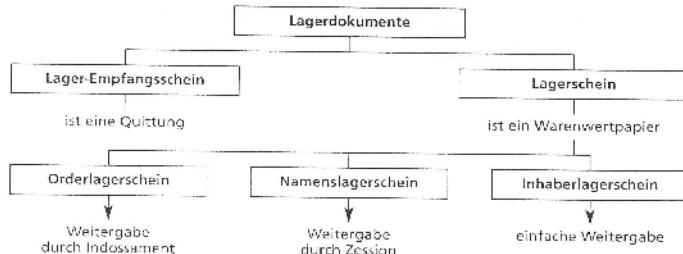
Was muss der Spediteur als Lagerhalter über den Lagerempfangsschein wissen?

Der Lagerempfangsschein ist lediglich eine Bescheinigung über den Empfang des im Scheine aufgeführten Gutes. Der Lagerhalter ist berechtigt, nicht aber verpflichtet, die Legitimation des Vorzeigers des Empfangsscheines zu prüfen (**hinkendes Inhaberpapier**). Der Lagerhalter-Spediteur liefert das Gut nur gegen Rückgabe des Lagerempfangsscheines aus. Er kann die Auslieferung verweigern, wenn er Bedenken gegen die Berechtigung des Vorlegers hat. Hat er diese Bedenken nicht, kann er ohne weiteres an den Vorleger ausliefern (vgl. auch § 808 BGB).

Erklären Sie den Begriff „Lagerschein“!

Der Lagerschein ist nach §§ 475b bis 475h HGB ein **Wertpapier**. Durch dieses Dokument zeigt der Lagerhalter den Erhalt des Gutes an. Außerdem verpflichtet er sich nur gegen Rückgabe des Lagerscheins, das Gut auszuliefern. Es werden verschiedene Arten unterschieden:

Es gibt den Namenslagerschein (**Rektapapier**), den **Inhaberlagerschein** und den **Orderlagerschein** (Orderpapier).



Quelle: „Güterverkehr-Spedition-Logistik“, Bildungsverlag EINS Gehlen

Das **FIATA Warehouse Receipt** (FWR) wird von Spediteuren ausgestellt, die Mitglied der FIATA sind. In diesem Namenslagerschein sind Abtretung des Herausgabeanspruchs, Besitzübertragung und Legitimation für den Empfang des Gutes genau festgeschrieben; die Vorschriften entsprechen den Regeln der ADSp.

Wodurch ist ein Namenslagerschein gekennzeichnet?

Im Namenslagerschein bestätigt der Lagerhalter den Empfang des genannten Lagergutes. **Der Einlagerer wird ohne Zusatz namentlich bezeichnet.** Der Lagerhalter verpflichtet sich, das Gut an den Genannten – **nur gegen Rückgabe des Namenslagerscheines – auszuliefern** (Rektapapier). Wird der Namenslagerschein durch einen Dritten vorgelegt, darf der Lagerhalter nur ausliefern, wenn sich der Dritte durch eine zusammenhängende Kette von Abtretungserklärungen (Zessionen) legitimieren kann. Zur Prüfung der Echtheit der Unterschriften der Zessionen und der Befugnis desjenigen, der die Unterschrift leistet, ist der Lagerhalter grundsätzlich nicht verpflichtet, es sei denn, der Mangel ist offensichtlich oder es liegt eine entsprechende Vereinbarung vor.

Welche möglichen Nachteile muss der Erwerber eines Namenslagerscheins hinnehmen?

Da der **Namenslagerschein** nur durch eine **Forderungsabtretung (Zession)** übertragen werden kann, darf der Erwerber des Scheines vom Lagerhalter nur das Gut fordern, das der Abtretende im Zeitpunkt der Abtretung vom Lagerhalter zu fordern hatte. Der Lagerhalter kann gegen den Erwerber alle Einwendungen geltend machen, die er gegen den im Lagerschein Genannten hat (§ 404 BGB).

Stellen Sie die Handhabung eines Inhaberlagerscheins dar!

Im Inhaberlagerschein bestätigt der Lagerhalter den Empfang des genannten Lagergutes. Der Lagerhalter verpflichtet sich, das Gut an den **Inhaber** – im Lagerschein ist kein Empfänger genannt – **nur gegen Rückgabe** des Lagerscheines auszuliefern. Die Übertragung kann durch einfache Übergabe erfolgen. Einer besonderen Prüfung der Legitimation des Inhabers bedarf es nicht (§§ 793 ff. BGB). Diese Lagerscheine finden relativ selten Anwendung.

Wodurch ist ein Orderlagerschein gekennzeichnet?

Im Orderlagerschein (§§ 475f und 475g HGB) bestätigt der Lagerhalter den Empfang und die Einlagerung des genannten Gutes; gleichzeitig verpflichtet er sich zur Auslieferung des Lagergutes nur gegen Rückgabe des Orderlagerscheines, und zwar nur an den genannten „**Einlagerer oder an dessen Order**“. Die Übergabe des Lagerscheines hat dieselbe Wirkung wie die Übergabe des Gutes. Zum Empfang ist derjenige legitimiert, der als Empfänger genannt ist, oder derjenige, auf den der Lagerschein durch Indossament übertragen ist. Der Lagerhalter ist nicht verpflichtet, die Echtheit der Indossamente zu überprüfen.

Die Auslieferung und ebenso eine Teilauslieferung bescheinigt der Lagerhalter auf dem Lagerschein.

Wozu kann der Einlagerer als Wareneigentümer den Lagerschein verwenden?

Der Eigentümer der Ware kann durch den Lagerschein das Eigentum an der Ware gegen Zahlung des Kaufpreises auf seinen Käufer übertragen (Zession/Indossament und Übergabe des Scheines) oder durch Verpfändung des Scheines und damit der Ware gegen Übergabe des Scheines bei einer Bank einen Kredit bekommen (**Lombardkredit**). Außerdem dient der Lagerschein als Urkunde über die erfolgte Einlagerung des Gutes und über den Abschluss des Lagervertrages zu den im Lagerschein angegebenen Bedingungen.

Wie haftet der Lagerhalter?

§ 475 HGB: „Der Lagerhalter haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Lagerung bis zur Auslieferung entsteht, es sei denn, dass der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnte.“ Das gilt auch, wenn der Lagerhalter – mit Einverständnis des Einlagerers – das Gut bei einem Dritten einlagert. Der Lagerhalter unterliegt damit der Verschuldenshaftung; allerdings muss er beweisen, dass ihn keine Schuld trifft.

Bei einer verfügten Lagerung ist dem Spediteur ein Schaden entstanden. Wie ist die Haftung begrenzt?

Ist ein Güterschaden bei einer verfügten Lagerung entstanden, ist die Haftung begrenzt (Ziffer 24 ADSp):

- ◆ auf 5 EUR je Kilogramm Bruttogewicht je Sendung,
- ◆ höchstens 5.000 EUR je Schadensfall; höchstens 25.000 EUR, wenn der Schaden in der Differenz des Lagerbestandes (Inventurdifferenz) liegt,
- ◆ auf 2 Mio. EUR je Schadensereignis. Bei mehreren Geschädigten haftet der Spediteur anteilig im Verhältnis ihrer Ansprüche.

Für anderen als Güterschaden (reiner Vermögensschaden) ist die Haftung auf 5.000 EUR je Schadensfall begrenzt.

Wie haftet der Lagerhalter nach den Hamburger Lagerungsbedingungen?

Nach § 10 der **Hamburger Lagerungsbedingungen** haftet der Lagerhalter bei allen Tätigkeiten nur, soweit ihn, seine Erfüllungsgehilfen bzw. Verrichtungsgehilfen ein Verschulden trifft. – Will er nicht haften, muss er nachweisen, dass ihn keine Schuld trifft. Allerdings muss der Einlagerer oder müssen Dritte dem **Lagerhalter** verschulden

Welche Ansprüche kann der Lagerhalter von der Haftung nach den Hamburger Lagerungsbedingungen ausschließen?

nachweisen, wenn der Schaden am Gut äußerlich nicht erkennbar war oder wenn dem Lagerhalter die Aufklärung der Schadenursache billigerweise nicht zugemutet werden kann.

Welche Haftungsgrenzen bestehen nach den Hamburger Lagerungsbedingungen?

Der Lagerhalter kann Ansprüche wegen Verlust und Beschädigung von der Haftung ausschließen, wenn

1. der Schaden nicht unverzüglich bei Auslieferung, bei äußerlich nicht erkennbaren Schäden unverzüglich nach Entdeckung dem Lagerhalter schriftlich mitgeteilt wird,
2. der Schaden durch höhere Gewalt, Krieg und kriegsähnliche Ereignisse, Streik, politische Gewalthandlungen und ähnliche Ereignisse verursacht worden ist,
3. der Schaden durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (Schwund, innerer Verderb, Verschimmeln u. ä.) verursacht worden ist,
4. der Schaden durch Verschulden des Einlagerers (z. B. fehlerhafte Verpackung) verursacht worden ist,
5. der Schaden auf die vereinbarte oder übliche Lagerung im Freien, im Keller oder in Speziallägern zurückzuführen ist u. a.

Wann deckt der Lagerhalter eine Versicherung gegen übliche Lagerrisiken?

Ersetzt werden nur Güterschäden; mittelbare Schäden, die nicht am Gute selbst entstehen (z. B. entgangener Gewinn), werden nicht ersetzt. Gegen Zahlung eines erhöhten Lagergeldes kann der Einlagerer mit dem Lagerhalter eine erweiterte Haftung vereinbaren.

Welche Aufgaben haben die Quartiersleute in Hamburg?

Der Lagerhalter deckt eine Lagerversicherung nur dann, wenn der Einlagerer oder der Berechtigte einen **ausdrücklichen Auftrag** dazu erteilt. Nach dem Risikoumfang werden unterschieden die Lagerversicherung „**Feuer**“ und die Lagerversicherung „**Alle Risiken**“. Letztere erfasst alle üblichen Lagerrisiken, wie Einbruch, Diebstahl, Feuer und Wasser. Es bestehen erhebliche Prämienunterschiede.

Welche Formen der Lagerung werden unterschieden?

Die Arbeit der **Quartiersleute** in Hamburg gilt dem Empfang, der Einlagerung und der Bearbeitung hochwertiger und empfindlicher Importgüter. Die Einlagerung erfolgt in der Speicherstadt und in anderen Teilen des Hamburger Freihafens, teilweise auch in offenen Zolllägern, ohne Zollmitverschluss. Der **Hamburger Freihafen** bietet optimale Lagerungs- und Bearbeitungsbedingungen für die meisten Lagergüter bei Einsatz von Quartiersmannsfirmen. Die besonderen Aufgaben der Quartiersleute liegen in der Qualitätskontrolle und der Bearbeitung der eingelagerten Importgüter. Hier sind die Quartiersleute Treuhänder und Berater des Importeurs oder auch des Exporteurs. Spezielle warenbezogene Fachkenntnisse und jahrzehntelange Erfahrungen kennzeichnen dieses Gewerbe, das aus dem Hamburger Hafen nicht wegzudenken ist.

Es werden folgende Formen der Lagerung unterschieden:

1. Vor-, Zwischen- und Nachlagerungen in Verbindung mit Speditions- und Frachtverträgen,

2. Lagerung von Massengütern und sonstigen Kaufmannsgütern auf Grund von selbstständigen Lageraufträgen.

Der Lagerung können allgemeine Läger oder Spezialläger (Getreidesilos, Tanks, Kühlhäuser) dienen. Die Läger werden als Freigut-, Freihafen- oder Zollgutlager und als Verteilungsläger (Fabrikauslieferungs-, Konsignationslager) betrieben.

Welche Güter werden gelagert?

Grundsätzlich werden alle Güter gelagert, für die seitens des Käufers oder des Verkäufers ein Lagerbedürfnis besteht. Es sind vor allem Getreide, Futtermittel, Kaffee, Tabak, Wolle, Baumwolle, Öle, Fette, Gewürze, Papier, Holz, bestimmte Lebensmittel und industrielle Produkte jeder Art.

Bei der Lagerung gefährlicher Güter ist besondere Sorgfalt zu üben; auch gelten besondere Rechtsvorschriften.

Warum werden Güter eingelagert?

Das Lagerbedürfnis des Einlagerers ergibt sich aus der Notwendigkeit, die Zeit zwischen Herstellung oder Gewinnung und Verbrauch des Lagergutes zu überbrücken. Der Lagerhalter nimmt den Unternehmen des Handels und der Erzeugung die Lagerfunktion gegen ein für den Einlagerer günstiges Entgelt ab.

Lagerbedarf entsteht u. a. aus

Saisoneinflüssen bei pflanzlichen, tierischen Produkten, bei Brennstoffen u. a.,

Einkaufs- und Transportbedingungen, um Sonderangebote, Saisonpreise, Mengenrabatte bei Kauf und Transport zu erlangen,

Spekulation, um bei Knappheit des Lagergutes einen besseren Preis zu erzielen,

Produktionsbedingungen, die zu Zwischenlagerung von Roh-, Halbfertigprodukten u. ä. führen,

Kundennähe, um auf Kundenwünsche schnell zu reagieren (JIT),

mehrstufigem Verkehr, der zu Zwischenlagerungen unterschiedlichen Umfangs führt; dazu zählen auch die Güterverteilungszentren an den Kreuzungen der großen Warenströme.

Welche zusätzlichen Aufgaben übernimmt der Lagerhalter als Spediteur?

Der Spediteur als Lagerhalter führt über die reine Lagerfunktion hinaus **logistische Dienstleistungen** aus. Er übernimmt von seinem Auftraggeber Kaufvertragsaufgaben und erfüllt sie systemgerecht im Bereich der **Beschaffungs- und Absatzlogistik** (Vgl. Sachwort „Logistik“).

Welche einzelnen Arbeiten übernimmt der Spediteur im Rahmen der Lagerlogistik?

Einzelne Arbeiten einer computergestützten Lagerverwaltung sind:

1. Empfangnahme der Güter, Warenannahme und Warenprüfung,
2. Einlagerung im Hoch-, Kommissionierungsregal,
3. Kommissionierung,
4. Bereitstellen zum Auslagern, Organisation oder Selbstdurchführung des Zustellens „Just-in-time“,

5. Führen der Lager-, Bestandsdatei,
6. Kontrolle, Abstimmen der Lagermengen zum rechtzeitigen Nachschub der einzelnen Bestände u. a.,
7. Retourenabwicklung u. a.

**Was ist unter
Kommissionierung zu
verstehen?**

Der Spediteur stellt aufgrund von Bestellungen, die er von seinem Einlagerer oder im Namen des Einlagerers bekommt, die nach dem Kaufvertrag zu liefernde Ware bereit. Aus dem Lagergut sucht er die vorgeschriebene Teilmenge heraus oder stellt mehrere Teilmengen zur Gesamtmenge, wie sie im Kaufvertrag vereinbart ist, zusammen. Er prüft bzw. besorgt die erforderliche Transportverpackung, organisiert die zeitgerechte Lieferung und den Transport zum Empfänger/Käufer „Just-in-time“.

**Was ist unter
„Manipulation von
Gütern“ zu verstehen?**

**Grenzen Sie die
Begriffe „Fifo“, „Lifo“,
„Hifo“ und Lifo“
gegeneinander ab!**

Die Manipulation von Gütern umfasst das Neutralisieren, Markieren, Verpacken, Bemustern u. ä.

Fifo	Lifo	Hifo	Lofo
First in, first out	Last in, last out	Highest in, first out	Lowest in, first out
Die zuerst eingelagerten Waren werden als erstes wieder ausgelagert.	Die zuletzt eingelagerten Waren werden als erstes wieder ausgelagert.	Waren mit einem höchsten Beschaffungspreis werden als erstes wieder ausgeliefert. Weitere Lagerung würde zu Verlusten führen.	Waren mit dem niedrigsten Beschaffungspreis werden als erstes ausgelagert, da weitere anfallende Lagerkosten die Ware unverhältnismäßig verteuern würden.

**Erklären Sie Ihrem
Kunden die RFID-
Technologie und
stellen Sie die Vorteile
dar!**

Die Abkürzung **RFID** steht für Radiofrequenztechnik zu **Identifikationszwecken**. Diese Technologie basiert auf einem elektromagnetischen Verfahren und ist eine Technik zur automatischen Identifikation und Datenerfassung. Die Informationen können berührungslos gelesen werden, ohne dass ein optischer Kontakt zum Transponder bestehen muss. Der Transponder beherbergt einen Mikrochip, der Informationen speichert. Er kann vollständig in das Produkt integriert werden. Der Vorteil ist, dass weder Nässe, Verschmutzung noch mechanische Einflüsse den Transponder zerstören können. Codierung und Decodierung erfolgt mit Hilfe eines sogenannten Interrogator, einer Schreib-Lese-Station.

Mit dieser Technik lässt sich die Steuerung und Verfolgung vieler Güter parallel durchführen.

IX.

Distributionslogistik

Welche Aufgaben hat die Distributionslogistik?

Die Distributionslogistik dient der Belieferung von Kunden (Endverbraucher, Händler, Hersteller) mit der **richtigen Artikelart**, in der **bestellten Menge**, in der **erforderlichen Qualität**, zum **gesuchten Zeitpunkt**, am **richtigen Ort** und zu **günstigen Kosten**.

Zusätzliche Aufgaben der Distributionslogistik sind das Einräumen der Ware in die Regale des Einzelhändlers (**Rack Jobbing**), die individuelle **Preisauszeichnung**, die **Kundeninformation und -beratung** durch den Verkaufsfahrer als Vertriebsfunktion, **Retourenabwicklung**, **Entsorgung**, **Recycling** u. a.

Die Belieferung von Herstellern fällt in den Bereich der **Beschaffungslogistik**. Hier ergeben sich besondere Anforderungen an den Spediteur als Logistiker.

Was ist unter einem Verteilungslager zu verstehen?

In einem **Verteilungs-** oder **Distributionslager** werden Waren aufgenommen, zwischengelagert, nach Bedarf bearbeitet, evtl. verpackt, zu kleinen Einzelpartien zusammengestellt und an die Empfänger/Käufer ausgeliefert. Die Einzelpartien werden vom Lagerhalter/Spediteur dem Empfänger zugestellt, seltener von diesem abgeholt. Die **Lagerverwaltung** einschl. Controlling, Bestandsmeldungen, Bearbeiten, Kommissionieren, Verpacken und andere Aufgaben hat der Hersteller/Händler dem Spediteur als Betreiber des Logistiklagers übertragen (**Outsourcing**).

Welche Waren werden in einem Distributionslager aufgenommen?

Aufgenommen werden Waren jeder Art, vornehmlich industrielle Fertigerzeugnisse, die über den Einzelhändler an den Endverbraucher verkauft werden. Es sind überwiegend Nahrungsmittel, Textilien, elektronische Artikel, Maschinen- und Fahrzeugteile u. a., praktisch alles Güter, die in der Wirtschaft ge- oder verbraucht werden. Die Waren werden werkseitig mit der üblichen Verkaufsverpackung und den Barcodelabels des Herstellers versehen; nach Vereinbarung kann die übliche Verpackung (z. B. Regalverpackung) durch den Spediteur vorgenommen werden.

Über welche technischen Einrichtungen verfügt ein Distributionslager?

Die technischen Einrichtungen des Logistiklagers ergeben sich aus der **Eigenart** der zu lagernden Ware, aus der **Größe**, dem **Gewicht** und der **Anzahl** der Lagereinheiten, letztlich auch aus der erforderlichen **Durchlaufgeschwindigkeit** des Lagergutes. Einfache Regale, Hochregale unterschiedlicher Abmessungen und Tragfähigkeit, Gabelstapler mit oder ohne Teleskopausleger, andere Flurförderzeuge gehören zur Grundausstattung. Soll eine Vielzahl kleiner, sehr unterschiedlicher Artikel verteilt werden, so sind automatische Lager- und Fördersysteme erforderlich; Palettenverlademaschinen, elektronisch gesteuerte Hochleistungsvertei-

wagen und Kommissionierungsanlagen, automatische Identifikationsstationen nach Bedarf oder mobile Barcodeterminale mit Bündelfunkkommunikation ermöglichen den schnellen und sicheren Zugriff auf die Lagereinheiten. – Werden klimaempfindliche Güter gelagert, werden die entsprechenden Klimaräume (Kälte, Feuchtigkeit) geschaffen und erhalten. Bei Lagerung von Gefahrgut können besondere bauliche Sicherheitsvorkehrungen erforderlich sein.

Wodurch unterscheidet sich ein Logistiklager von einem Lager der herkömmlichen Art?

In einem herkömmlichen Lager werden die Aufnahme im Lager mit dem Aufnahme- bzw. Anlieferschein und dem Lagerempfangsschein erfasst, die Bearbeitung, Bestandserfassung und Auslieferung mit dem Arbeits- und Auslieferschein. Grundlage der Lagerverwaltung sind diese hand- bzw. maschinengeschriebenen Papiere. In einem modernen **Logistiklager** werden die Aufnahme, die Bearbeitung, die Bestandserfassung mit -meldung sowie die Kontrolle und die Auslieferung computergestützt ausgeführt. Die Beteiligten sind miteinander durch ein Kommunikationssystem der Datenfernübertragung (DFÜ) verbunden.

Wodurch wird die Zusammenarbeit der Beteiligten bei einem Logistiklager gesichert, und welche grundlegenden Anforderungen sind zu erfüllen?

Der Einlagerer als Auftraggeber entwickelt in Zusammenarbeit mit seinem Speditionslogistiker ein einheitliches **Logistiksystem** der **Planung, Steuerung** und **Überwachung** des Güterstromes von der Produktion bis zum Empfänger. Gesichert werden muss, dass die einzelnen Güter **qualitätsgerecht, vertragsgemäß, „Just-in-time“ und sicher** zum Empfänger gelangen. Ein Teil des Logistiksystems ist das Logistiklager des Spediteurs, der die Zuverlässigkeit seiner Dienstleistung durch ein **Qualitätsmanagement (QM)-System** sichern kann. Über die im QM-System festgelegten Maßnahmen der Qualitätssicherung kann von einem akkreditierten (besonders zugelassenen) Sachverständigen ein Zertifikat ausgestellt werden.

Wozu dienen die Barcodelabels?

Die Barcodelabels dienen der **Packstückidentifikation**. Sie sind Voraussetzung für die Einrichtung eines **Sendungsverfolgungssystems**. – Beklebt der Verkäufer die Ware/Packstücke mit seinen Labels, so dienen sie ihm zur Abwicklung und Kontrolle des Erfüllungsgeschäftes aus dem Kaufvertrag.

Welche Angaben enthält ein Barcodelabel?

Ein Barcodelabel, das auf dem einzelnen Packstück angebracht wird, enthält alle Sendungsdaten, durch die das Kollo identifiziert werden kann. Es sind u. a. der Endempfänger mit Anschrift, Markierung, Anzahl, Gewicht der Sendung, Positions- und Relationsnummer. Je nach Verwendungszweck können Kaufvertragsdaten aufgenommen werden.

Was ist ein NVE-Strichcode?

Die Sendungsdaten werden auf dem Barcodelabel in Form eines Strichcodes dargestellt. Die Daten werden in NVE (Nummer der Versandseinheit) umgesetzt und in unterschiedliche senkrechte Striche ausgedruckt.

Wie werden die Daten in einem Sendungsverfolgungssystem erfasst und ausgewertet?

Die Daten der Labels werden an **jeder Schnittstelle** der Versandseinheit durch einen **Scanner** (Laserpistole) gelesen und über das mobile **Daten erfassungsgerät** des Scanners in den zentralen Computer eingegeben. Dort erfolgt die weitere Datenverarbeitung. Die ursprünglichen Sendungsdaten werden mit den abgelesenen, tatsächlichen Bestandsda-

ten verglichen, die Rollaufräge, Ladelisten, Borderos u. a. werden ausgedruckt. Jedes Packstück einer Sendung kann sofort nach dem Scannen lokalisiert werden. Der Weg der Sendung kann verfolgt werden (**Sendungsverfolgungssystem**). Zeitpunkt und Ort der Sendung können dem Kunden jederzeit übermittelt werden.

Skizzieren Sie den Einsatz von Barcodesystemen!

Barcodesysteme unterschiedlicher Art werden u. a. von der Konsumgüterindustrie (EAN), der Autoindustrie (Odette), aber auch von der Spedition im Sammelgutverkehr, in Transportketten und in der Distributionslogistik verwendet. Die Labels sind (noch) nicht standardisiert, sie enthalten unterschiedliche Daten in unterschiedlicher Darstellung. Werden diese Labels als Transportlabel in einer Transportkette eingesetzt, müssen sie mindestens die Anschrift mit Postleitzahl des Empfängers in Klarschrift enthalten. Dann sind eine packstückbezogene Identifikation mit dem Ziel einer durchgängigen Verfolgung der Versandeinheit auf dem Weg vom Versender (Hersteller/Verkäufer) über den Spediteur und Frachtführer bis zum Warenempfänger (**Tracking** = Sendungsverfolgung während des Transports) und eine Sendungsidentifikation nach dem Transport (**Tracing**) möglich (s. Sammelverkehre).

Für das umfangreiche Sortiment eines Herstellers hat der Spediteur ein modernes Distributionslager eingerichtet. Die einzelnen Artikel werden über die Niederlassungen des Herstellers verkauft. – Wie könnte die Auftragsabwicklung gestaltet werden?

Die einzelnen Niederlassungen des Herstellers melden der Zentrale die Einzelbestellungen oder ihren Bedarf für eine Zeiteinheit. Die Übertragung der Bestelldaten erfolgt durch DFÜ, evtl. nachts. Nach Bearbeitung beim Hersteller werden dem Spediteur die einzelnen Auftragsdaten durch DFÜ übertragen, von ihm in seinem Computer zur Kommissionierung und Weiterleitung gespeichert. Die Kotti werden gemäß den Auftragsdaten im Logistiklager zu Sendungen zusammengestellt, die Lieferscheine, Beförderungspapiere und Tickets/BarcodeLabels vom Computer ausgedruckt. Gemäß Tourenplanung werden die Sendungen dem Empfänger mit eigenem oder fremdem Lkw, als Sammelgut oder durch einen Kep-Dienst (Kurier-, Express-, Paketdienst) zugestellt. Die Abrechnung zwischen den Beteiligten erfolgt über die Computer.

Wie könnte der Weg einer Sendung in einem Barcodingsystem ab Lager verfolgt werden?

Zum Barcoding sind die Fahrer der Kraftwagen mit einem Scanner ausgerüstet. Dieses Handlesegerät ist mit dem mobilen Datenfunkgerät des Fahrzeuges verbunden, das die eingelesene Meldung des Packstückes an den Zentralcomputer weiterleitet. Gescannt wird an jeder Schnittstelle. Bei Übernahme der Sendung an der Auslieferstelle des Herstellerlagers wird der Scanner eingeschaltet, dann bei Übernahme in das Logistiklager, dann nach Zusammenstellen der Sendung gemäß Einzelbestellung, schließlich bei Ablieferung an den Empfänger, der zuvor die Empfangsquittung (Lieferschein oder Laptop) gibt. Die Meldungen werden zur weiteren Bearbeitung an den Zentralcomputer weitergeleitet. Voraussetzung ist ein einheitliches Barcodesystem mit einheitlichen Labels.

Warum sind Industrie und Handel um geringe Lagerhaltung bemüht?

Lagerhaltung als eine wesentliche Voraussetzung von Produktion und Handel bindet erhebliches Kapital und verursacht erhebliche Lagerkosten. Der Kostendruck in der Wirtschaft zwingt zur Rationalisierung (Lean Production, Lean Management u. a.) und damit auch zur Minimierung der Lagerhaltung. Dabei ist die bedarfsgerechte Versorgung der Verbraucher – auch in Industrie und Handel – mit Waren aller Art zu sichern.

Welche Folgen ergeben sich für den Lieferanten aus einer reduzierten Lagerhaltung?

Die bedarfsgerechte Versorgung der Verbraucher führt bei reduzierter Lagerhaltung in Industrie und Handel zur **Verringerung der Sendungsgrößen** und **Vergrößerung der Sendungszahlen**. Die termingerechte Ablieferung – **Just-in-time** und möglichst mit Termingarantie – muss unbedingt gesichert sein, damit der Empfänger die von ihm zur Weiterverwendung geplante Warenmenge zum Zeitpunkt des geplanten Verbrauchs erhält.

Was ist unter der Abkürzung „Kep“ zu verstehen?

Unter der Abkürzung „**Kep**“ werden **Kurier-**, **Express-** und **Paketdienste** regional, überregional und global angeboten. Anbieter sind Unternehmen, die nur Kep-Dienste durchführen, aber auch Spediteure, die ihr logistisches Leistungsangebot zur verringerten Lagerhaltung durch Kep-Dienste erweitern.

Welche allgemeinen Leistungen bieten die Kep-Anbieter?

Angeboten werden grundsätzlich nationale und internationale Beförderungen von **Kleingut** im Haus-Haus-Verkehr und „Just-in-time“ zu individuell festgelegten Beförderungsbedingungen. Die Beförderungen erfolgen in dem vom einzelnen Anbieter eingerichteten Verkehrsnetz, das er in Zusammenarbeit mit seinem Kunden ausgebaut hat und das er den Kundenwünschen laufend anpasst. Flexible Lieferzeiten und -termine, unterschiedliche Sendungsgrößen und kurzfristig auftretende Bedarfe können durch logistische Systeme der Sendungsverfolgung berücksichtigt werden.

Welche Leistungen bieten die Kurierdienste?

Befördert werden eilige und wichtige Waren und Dokumente als **Kleinsendungen** im Haus-Haus-Verkehr. Anbieter sind Unternehmen unterschiedlicher Größe. Eingesetzt werden Kuriere mit dem Fahrrad in den Ballungsgebieten, Eilboten mit dem Pkw und im weltweiten Verkehr mit dem Flugzeug. Die Sendung wird vom Kurier begleitet und dem Empfänger übergeben.

Welche Leistungen bieten die Expressdienste?

Befördert werden eilige Kleinsendungen mit Gewichts- und Maßbegrenzung im **Haus-Haus-Verkehr** nach Vereinbarung. Die Beförderung erfolgt kurzfristig mit Terminfestlegung und -garantie durch Pkw oder Lkw und im weltweiten Verkehr durch Flugzeug. Anbieter sind unterschiedliche Unternehmen, die nach ihren eigenen Geschäftsbedingungen arbeiten.

Welche Leistungen bieten die Paketdienste?

Befördert werden Pakete der gewerblichen Wirtschaft bis zu einer Gewichtsgrenze (ca. 30 kg) im Haus-Haus-Verkehr. Anbieter sind Unternehmen unterschiedlicher Größe, die Pkw, Lkw und auch Flugzeuge einsetzen.

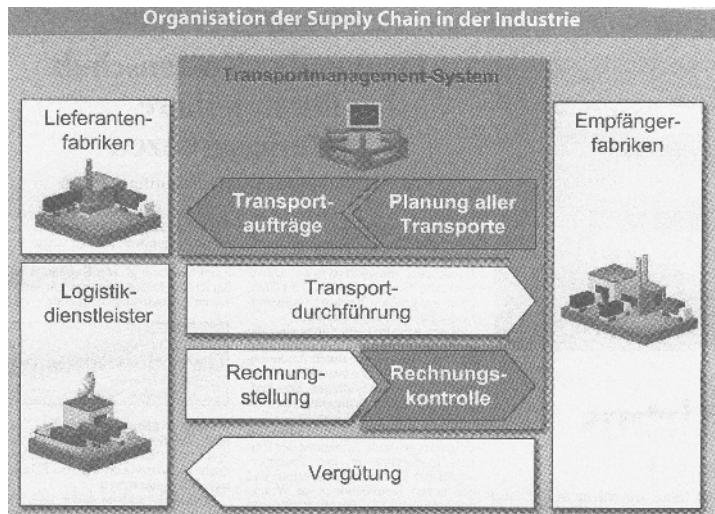
Stellen Sie den Unterschied zwischen einem Logistikkonzept und dem Supply Chain Management dar!

Das traditionelle **Logistikkonzept** beinhaltet die Planung, Steuerung und Kontrolle der Material- und Warenflüsse innerhalb und außerhalb des Unternehmens mit dem Ziel der Optimierung. Begleitet werden diese Vorgänge durch Datenkommunikationssysteme.

Es wird unterschieden zwischen

- ♦ **Beschaffungslogistik** (s. Abschnitt Lkw-Spedition),

- ◆ **Produktionslogistik** (Prozesse innerhalb des Unternehmens),
- ◆ **Distributionslogistik** (bezogen auf die Absatzmärkte),
- ◆ **Entsorgungslogistik** (Entsorgung und Rückführung von Produkten und Abfällen).



Bei dem **Supply Chain Management (SCM)** sollen nicht nur die Güterströme, sondern auch die Finanzströme, Rechtsbeziehungen (wie Verträge) und die Kostenaspekte (Deckungsbeiträge) inner- und außerhalb des Unternehmens beobachtet, kontrolliert und optimiert werden. Gestützt wird dies durch den Einsatz von Informations- und Kommunikationssystemen.

Verschiedene Ziele sind durch das SCM anzustreben:

- ◆ Minimierung der Produktions- und Logistikkosten (= Gesamtprozesskosten),
- ◆ Halten optimaler Lagerbestände in der kompletten Logistikkette,
- ◆ Erzielen hoher Kundenzufriedenheit durch
 - optimalen Kundenservice,
 - Pünktlichkeit,
 - Vollständigkeit und Unversehrtheit der Sendungen,
 - hohe Zuverlässigkeit der Lieferbereitschaft, auch durch zuverlässige Partner.

Quelle: DVZ Nr. 87/ 24.07.2004



Über die Preisbildung in der Spedition und im Güterverkehr

Wie ist in der Vergangenheit die Preisbildung im Güterverkehr der Bundesrepublik geregelt worden?

In den Anfangsjahren der Bundesrepublik Deutschland hat der Bundestag den Güterverkehr durch ein straffes Marktordnungssystem geregelt. So erließ die Bundesregierung – durch Gesetz dazu berechtigt – Preisverordnungen, durch die die Tarife der Verkehrsträger und der Spedition für alle Beteiligten verbindlich festgesetzt worden sind. Die Preise sind vom Verkehrsminister im Einvernehmen mit dem Bundeswirtschaftsminister allgemeinverbindlich verordnet worden. Es bestand Tarifzwang, es galten fast ausschließlich Festpreise.

Was ist unter Tarifautonomie im Güterverkehr zu verstehen?

Im Zuge der zunehmenden Liberalisierung des Güterverkehrs erhielten 1961 die Verkehrsträger und die Verkehrsutzer die Tarifautonomie. Die Entgelte wurden frei von staatlichem Einfluss in **Tarifkommissionen** der Bahn, des Güterkraftverkehrs und in den **Frachtausschüssen** der Binnenschifffahrt festgesetzt; in **Verladerausschüssen** wirkten die Verkehrsutzer mit oder gaben ihre Stellungnahme ab. Der Bundesverkehrsminister genehmigte diese Tarife (ebenso den der Luftfahrt), konnte jedoch seine Genehmigung nur unter bestimmten Bedingungen verweigern. Die Tarife enthielten überwiegend Höchst-Mindestpreise.

Was ist Inhalt eines Gütertarifes?

Die Tarife des Güterverkehrs enthalten die **Beförderungsbedingungen** und die **Entgelte** (Frachten, Frachtsätze, Nebengebühren) mit allen Angaben, die für die Ermittlung der Entgelte erforderlich sind (Gütereinteilung, Entfernungszeiger, Frachtberechnungsvorschriften usw.).

Welchen Preischarakter können Tarife haben?

Unterschieden werden

1. Festtarife,
2. Margentarife (Höchst-Mindesttarife),
3. Mindesttarife,
4. Höchsttarife,
5. Empfehlungstarife (Referenztarife).

Wie erfolgt die Preisbildung im Güterverkehr nach Wirksamwerden des EU-Rechtes?

Mit Wirksamwerden des EU-Rechtes sind alle Tarifbindungen innerhalb der Europäischen Union seit 1994 aufgehoben worden; in der Bundesrepublik gilt das „Tarifaufhebungsgesetz“ des Bundestages.

Der Preis als Entgelt wird bei Vertragsabschluss mit dem Vertragspartner vereinbart. Damit wird er als Bestandteil des Fracht- und Speditionsvertrages rechtswirksam.

Um zum richtigen, marktgerechten Preis zu kommen, müssen die Spediteure und die Transportunternehmer die Selbstkosten ihrer Leistungen ermitteln und diese um einen angemessenen Gewinnzuschlag er-

höhen. Eine überbetriebliche Preisempfehlung auf Bundes- oder Landesebene (als unverbindlicher Tarif) kann bei der Preisbildung hilfreich sein, wenn sie als Empfehlungs- bzw. Referenztarif beim Bundeskartellamt angemeldet bzw. genehmigt worden ist.

Ein exakt funktionierendes Rechnungswesen ist unbedingte Voraussetzung für die Ermittlung des richtigen Preises und damit für die Existenz des Betriebes im hart umkämpften Güterverkehrsmarkt.

Aus welchen Bereichen besteht das betriebliche Rechnungswesen?

Das betriebliche Rechnungswesen ist gegliedert in

1. Buchführung,
2. Kosten- und Leistungsrechnung,
3. Statistik,
4. Planung.

Alle Bereiche sind eng miteinander verbunden.

Welche Aufgaben sind dem Rechnungswesen gestellt?

Durch das betriebliche Rechnungswesen sollen alle Daten des Betriebsgeschehens erfasst, aufgearbeitet und ausgewertet werden.

Was sind Ausgaben?

Ausgaben sind Verminderungen der liquiden Mittel (Kassenbestand, Bankguthaben).

Was sind Einnahmen?

Einnahmen sind Vermehrungen der liquiden Mittel (Zuflüsse).

Was sind Aufwendungen (Aufwand)?

Aufwendungen sind verbrauchte Dienstleistungen und Güter (Verzehr von Werten) eines Unternehmens. Aufwendungen führen zur Eigenkapitalverminderung. Der Aufwand kann den Ausgaben entsprechen, muss es aber nicht.

Was sind Erträge?

Erträge sind die erzeugten und verkauften Dienstleistungen oder Güter eines Unternehmens. Sie führen zur Eigenkapitalvermehrung.

Was ist unter Gewinn und was unter Verlust zu verstehen?

Gewinn ergibt sich, wenn die Erträge größer als die Aufwendungen sind. Der Gewinn vermehrt das Eigenkapital.

Verlust ergibt sich, wenn die Erträge kleiner als die Aufwendungen sind. Der Verlust vermindert das Eigenkapital.

Welche Aufwendungen werden unterschieden?

Betriebsbedingte, regelmäßig anfallende Aufwendungen werden als **Kosten** bezeichnet. Buchhalterisch werden nach dem Kontenrahmen des Speditionsgewerbes (1990) **Betriebskosten** (Kontenklasse 4) und **Speditionskosten** (Kontenklasse 7) unterschieden. Von den Kosten werden die **neutralen Aufwendungen** (Kontenklasse 2) abgegrenzt; sie entstehen unabhängig von der betrieblichen Speditionsleistung und dürfen deshalb auch nicht in die betriebliche Kostenrechnung einfließen.

Welche Konten werden in der Kontenklasse 2 geführt, und was soll durch die Einrichtung dieser Klasse erreicht werden?

In der Kontenklasse 2 werden die **Abgrenzungskonten** geführt. Hier werden alle **neutralen Aufwendungen und Erträge** erfasst, die sich nicht im Betriebsergebnis (wohl aber im Gesamtergebnis des Unternehmens) auswirken. Die betriebliche Leistung wird ohne diese Erfolge erzielt; deswegen werden sie als **neutrale Erfolge** bezeichnet. Die neutralen Aufwendungen werden nicht kalkuliert, also nicht mit dem Speditionsentgelt dem Kunden berechnet.

Durch die Abgrenzungskonten wird das Betriebsergebnis von zufälligen Erfolgen freigehalten.

Welche neutralen Aufwendungen und Erträge werden unterschieden?

Unterschieden werden folgende neutrale Erfolge:

1. **außerordentliche** Aufwendungen und Erträge (z. B. Fahrzeugschaden ohne Versicherungsschutz, Gewinn aus Grundstücksverkauf),
2. **betriebsfremde** Aufwendungen und Erträge (z. B. Wertpapierverluste, -gewinne),
3. **periodenfremde** Aufwendungen und Erträge (z. B. Steuernachzahlungen, -erstattungen),
4. **außergewöhnliche** Aufwendungen und Erträge (z. B. Schadeneratzleistung an Verbotskunden, Fahrzeugverkauf über Buchwert).

Was sind Kosten?

Kosten sind Aufwendungen, die auf die betriebliche Leistung bezogen sind. Sie fallen in einer Rechnungsperiode regelmäßig an und führen durch Verzehr von Gütern und Dienstleistungen zur Verringerung des Vermögens.

Die Kosten werden als **Einzelkosten** (Kontenklasse 7) und als **Gemeinkosten** (Kontenklasse 4) auf den Konten der Buchhaltung erfasst. Sie bilden die Ausgangszahlen der Kosten- und Leistungsrechnung.

Was sind kalkulatorische Kosten?

Kalkulatorische Kosten sind rechnerische Kosten, die nicht aufwandsgleich sind. Sie sind **Anderskosten** und **Zusatzkosten**, die sich aus der Verrechnung mit anderen Werten ergeben. Sie werden in der Kontenklasse 4 als Gemeinkosten verbucht und berichtigten die Grundlagenzahlen der Kostenrechnung.

Welche kalkulatorischen Kosten werden erfasst?

Erfasst werden kalkulatorische Abschreibungen auf Anlagen, auf Forderungen, kalkulatorische Zinsen, Miete, Unternehmerlohn usw.

Warum werden kalkulatorische Kosten erfasst?

Die Gemeinkosten werden in der Buchhaltung nach handels- und steuerrechtlichen Vorschriften erfasst. Im Vordergrund stehen finanzpolitische Gesichtspunkte, nicht aber – wie bei der Selbstkostenermittlung erforderlich – Kosten- und Leistungsaspekte. Durch die kalkulatorischen Kosten werden die Zahlen der Buchhaltung berichtigt und so mit größerer Genauigkeit in die Kostenrechnung übernommen.

Was sind Grundkosten?	<p>Grundkosten sind aufwandsgleiche Kosten. Sie decken sich mit den entsprechenden Aufwendungen in der Geschäftsbuchführung und werden unverändert in die Kostenrechnung übernommen.</p>
Was sind Anderskosten?	<p>Anderskosten sind aufwandsungleiche Kosten. Sie werden in der Geschäftsbuchführung erfasst, aber mit einem „anderen Wert“ in die Kostenrechnung übernommen (kalkulatorische Abschreibungen, Miete).</p>
Was sind Zusatzkosten?	<p>Zusatzkosten sind aufwandslose Kosten. In der Geschäftsbuchführung werden sie nicht erfasst, da ihnen keine Ausgaben gegenüberstehen. In der Kostenrechnung müssen sie „zusätzlich“ erfasst werden, weil sie einen leistungsbedingten Werteverzehr darstellen (z. B. kalkulatorischer Unternehmerlohn, kalkulatorische Zinsen).</p>
Was sind variable und was fixe Kosten?	<p>Variable Kosten sind vom Umfang der erbrachten Leistung abhängig (je Auftrag, je 100 kg usw.). Sie steigen mit steigenden Leistungen.</p> <p>Fixe Kosten fallen unabhängig von der erbrachten Leistung an. Sie bleiben auch bei sinkenden Leistungen konstant.</p>
Was sind Speditionskosten, und wie werden sie buchhalterisch erfasst?	<p>Speditionskosten (Kontenklasse 7) sind auftragsgebundene Kosten, die unmittelbar durch die Abwicklung des einzelnen Auftrags entstehen. Es sind die Auslagen des Spediteurs, die er in Erfüllung seines Auftrages machen muss (Frachten, Umschlagsgebühren, Eingangsabgaben usw.). Sie zählen zu den Einzelkosten, die er je Auftrag an seinen Kunden weiterrechnet.</p> <p>Die Speditionskosten werden durch externe Belege (Frachtbrief, Eingangsrechnung, Zollquittung usw.) nachgewiesen oder durch interne Belege nach bestimmten Leistungsmerkmalen (z. B. anteilige Containerfracht nach Gewicht) dem Auftrag zugerechnet. Die Speditionskosten werden abteilungsweise gebucht (z. B. Speditionskosten Export-See, Sammelverkehr-Ausgang). Für jede Erwerbsabteilung wird eine Kostenstelle (Hauptkostenstelle) eingerichtet.</p>
Welche Bedeutung hat die Kontenklasse 4 des Speditionskontenrahmens?	<p>In der Kontenklasse 4 werden die Betriebskosten verbucht. Diese Kosten werden durch alle Speditionstätigkeiten – gemeinsam – verursacht; sie werden als Gemeinkosten bezeichnet.</p> <p>Die Betriebskosten werden nach Kostenarten geordnet. Sie bilden die Grundlage der Kostenrechnung und liefern der Geschäftsleitung die Daten für unternehmerische Entscheidungen.</p>
Wie ist die Kostenrechnung aufgebaut?	<p>Grundlage der Kostenrechnung bieten die Zahlen der Buchhaltung, die den Konten der Klasse 4 entnommen werden.</p> <ul style="list-style-type: none">◆ In der Kostenartenrechnung werden diese Zahlen durch die kalkulatorischen Kosten ergänzt bzw. umgerechnet.◆ In der Kostenstellenrechnung werden die ermittelten Werte auf die Kostenstellen umgelegt. Sind Gemeinkosten einer Abteilung direkt zurechenbar (z. B. Personalkosten), werden sie als Kostenstellen-einzelkosten der Kostenstelle direkt zugeschlagen. Alle anderen

Gemeinkosten werden nach einem betriebsinternen Verteilungsschlüssel auf alle Kostenstellen als **Kostenstellengemeinkosten** verteilt.

- ◆ In der **Kostenträgerrechnung** werden die Zahlen der Kostenstellenrechnung je Auftrag, je 100 kg u. a. umgerechnet. Diese so ermittelten Selbstkosten bilden die Grundlage für die kostendeckende und marktgerechte Preispolitik des Unternehmens.
- ◆ In der **Kostenträgererfolgsrechnung** werden die Erlöse den Kosten zur Ergebniskontrolle gegenübergestellt.

Welche Kostenstellen werden unterschieden?

Unterschieden werden Haupt- und Hilfskostenstellen.

- ◆ **Hauptkostenstellen** werden für die **Erwerbsabteilungen** gebildet (z. B. Sammelverkehr, Luftfracht, Seehafenspedition). Jeder Hauptkostenstelle steht ein entsprechendes **Speditionserlöskonto** (Kontenklasse 8) gegenüber.
- ◆ **Allgemeine Kostenstellen** werden für die **Verwaltung** des Betriebes, die für alle Abteilungen tätig wird, eingerichtet (z. B. Geschäftsleitung, Personalabteilung, Buchhaltung).
- ◆ Besondere **Hilfskostenstellen** werden für die betrieblichen Bereiche eingerichtet, die nur für einige Hauptkostenstellen tätig sind (z. B. Werkstatt, Außendienst Hafen, Zoll, Lager). Die Kosten werden verursachungsgerecht zugerechnet.

Die Gliederung aller Kostenstellen erfolgt nach dem betrieblichen Organisationsplan.

Wozu dient ein Betriebsabrechnungsbogen (BAB)?

Im BAB werden die Kosten verursachungsgerecht schrittweise auf die Kostenstellen verteilt, um auf den Hauptkostenstellen den Erlösen gegenübergestellt zu werden. Seine Zahlen bilden die Grundlage der Kostenträgerrechnung.

In welchen Schritten wird die Abrechnung im BAB durchgeführt?

1. Die in der Kostenartenrechnung ermittelten, berichtigten und ergänzten Zahlen werden auf die Haupt- und Hilfskostenstellen verteilt.
2. Die Beträge der allgemeinen Kostenstellen werden auf die anderen Haupt- und Hilfskostenstellen nach dem betriebsintern festgelegten Verteilungsschlüssel umgelegt.
3. Die sich jetzt auf den Hilfskostenstellen ergebenden Summen werden auf die Hauptkostenstellen verteilt.
4. Das Abteilungsergebnis wird als Differenz zwischen Bruttospeditiengewinn und Betriebskosten je Erwerbsabteilung ermittelt.

Was ist unter einer Vollkostenrechnung im BAB zu verstehen?

Bei einer **Vollkostenrechnung** im BAB werden die Kostenarten in vollem Umfang auf die Kostenstellen verteilt. Dann werden die innerbetrieblichen Leistungen der allgemeinen Hauptkostenstellen und der Hilfskostenstellen auf die Hauptkostenstellen des Erwerbs verteilt. Die Kosten fließen **in vollem Umfang in die Kostenrechnung** ein.

Was ist unter einer Deckungsbeitragsrechnung zu verstehen?

Bei einer **Deckungsbeitragsrechnung** im BAB werden nur die variablen Anteile der Kostenarten auf die Kostenstellen verteilt. Werden die variablen Kosten einer Abteilung von den Erlösen dieser Abteilung abgezogen, ergibt sich der Betrag, mit dem diese Abteilung zur Deckung der Fixkosten beiträgt (**Deckungsbeitrag = Erlös – variable Kosten**). Übersteigt der Deckungsbeitrag die fixen Kosten, ergibt sich ein Gewinn, im anderen Fall ein Verlust. Der Deckungsbeitrag kann auch auftrags- oder kundenweise ermittelt werden. Voraussetzung ist eine genaue Analyse, welche Kosten oder Teile davon zu den variablen oder zu den fixen Kosten gerechnet werden.

Die Deckungsbeitragsrechnung liefert Daten zur Entscheidung über Annahme oder Ablehnung nicht Gewinn bringender Aufträge.

Was sind die Erlöse des Spediteurs?

Die Erlöse sind die Entgelte des Spediteurs, die er seinen Auftraggebern für seine Leistungen in Rechnung stellt. Sie werden ergänzt durch die Entgelte, die er von Transportunternehmungen bekommt (See-frachtkommission, WAV usw.).

Aus welchen Bestandteilen setzen sich die Speditionserlöse zusammen?

Die **Speditionserlöse (Kontenklasse 8)** enthalten Entgelte für

1. Fremdleistungen oder Auslagen,
2. Eigenleistungen als
 - a) Provisionen für das Besorgen von Güterbeförderungen, Zoll-abfertigungen, Auslagen usw.,
 - b) Gebühren für Verpacken, Be-/Entladen, Wiegen, Besorgen von Dokumenten, Kommissionieren usw.,
 - c) Entgelte aus Selbsteintritt in Beförderungen, Lagerungen usw.

Welche Beträge müssen durch die Speditionserlöse gedeckt werden?

Die Speditionserlöse müssen die Speditionskosten (Kl. 7) je Auftrag, die Betriebskosten je Auftrag und einen angemessenen Gewinn decken. Schwierigkeiten ergeben sich bei der Ermittlung und Zurechnung der variablen und fixen Kosten je Auftrag.

Warum bilden die variablen Kosten eines Auftrages die Preisuntergrenze?

Nur der Erlös, der die variablen Kosten übersteigt, trägt zur Deckung der festen Kosten bei und ermöglicht u. U. die Erzielung eines Gewinnes. Werden die variablen Kosten unterschritten, wird der entstehende Verlust um diesen Betrag vergrößert.

Wodurch unterscheiden sich Sondereinzekosten von errechneten Einzelkosten?

Sondereinzekosten werden dem einzelnen Auftrag durch einen Buchungsbeleg zugeordnet.

Errechnete Einzelkosten werden über eine Basisgröße (z. B. Kilogramm, Kilometer, Stunde) auf den einzelnen Auftrag umgerechnet.

Wie kann der Deckungsbeitrag eines Auftrags nachträglich berechnet werden?

Vom Erlös des Auftrags werden die variablen Kosten abgezogen, und zwar

- ◆ die Sondereinzelkosten (Speditionskosten),
- ◆ die errechneten Einzelkosten,
- ◆ die variablen Abteilungsgemeinkosten.

In welchen Schritten erfolgt die Kalkulation eines Angebotspreises für einen Speditionsauftrag (im Sammelverkehr ausgehend)?

Grundlage der Kalkulation sind die (gebuchten) **Sondereinzelkosten** (Speditionskosten des Auftrags). Diesen werden zugeschlagen **die errechneten Einzelkosten** (z. B. Entladen/Verteilen, Zwischenlagern) und die anteiligen **variablen Abteilungsgemeinkosten**. Dieser Betrag bildet die Preisuntergrenze, er enthält die variablen Kosten. Je nach Marktlage wird dieser Betrag um einen Plandekungsbeitrag erhöht, der die fixen Kosten und einen angemessenen Gewinn enthalten sollte. Der sich so ergebende Betrag ist der Angebotspreis.



ZUR POLITISCHEN ORDNUNG IN
DER BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



Grundgesetz und Grundrechte

**Was ist unter dem
Grundgesetz zu
verstehen, und wann
trat es in Kraft?**

Das Grundgesetz (GG) ist die provisorische Verfassung der Bundesrepublik Deutschland, die Gültigkeit behalten soll, bis sie durch eine endgültige Verfassung ersetzt wird, die von dem ganzen deutschen Volk in freier Entscheidung beschlossen worden ist. Es trat am 24. Mai 1949 in Kraft.

**Welche Abschnitte
enthält das
Grundgesetz?**

- I. Die Grundrechte (Art. 1–19)
- II. Der Bund und die Länder (Art. 20–37)
- III. Der Bundestag (Art. 38–49)
- IV. Der Bundesrat (Art. 50–53a)
- V. Der Bundespräsident (Art. 54–61)
- VI. Die Bundesregierung (Art. 62–69)
- VII. Die Gesetzgebung des Bundes (Art. 70–82)
- VIII. Die Ausführung der Bundesgesetze und die Bundesverwaltung (Art. 83–91b)
- IX. Die Rechtsprechung (Art. 92–104)
- X. Das Finanzwesen (Art. 104a–115)
- Xa. Verteidigungsfall (Art. 115a–115 l)
- XI. Übergangs- und Schlussbestimmungen (Art. 116–146)

**Auf welche
Grundrechte hat jeder
Staatsbürger der
Bundesrepublik
Deutschland
Anspruch?**

Ein Bürger kann jedes folgende Recht beanspruchen:

- ◆ Menschenwürde: „Die Würde des Menschen ist unantastbar. Sie zu achten und zu schützen ist Verpflichtung aller staatlicher Gewalt.“
- ◆ Freie Entfaltung der Persönlichkeit
- ◆ Leben und körperliche Unversehrtheit; Abschaffung der Todesstrafe
- ◆ Gleichheit vor dem Gesetz
- ◆ Glaubens- und Gewissensfreiheit; Kriegsdienstverweigerung (verbunden mit Verpflichtung zu Ersatzdienst)
- ◆ Freiheit der Meinung, Presse, Kunst und Wissenschaft
- ◆ Schutz der Ehe, Familie und Kinder
- ◆ Koalitions- und Versammlungsfreiheit
- ◆ Brief-, Post- und Fernmeldegeheimnis
- ◆ Freizügigkeit, freie Wahl des Arbeitsplatzes

- ◆ Unverletzlichkeit der Wohnung, des Eigentums, des Asylrechtes und des Petitionsrechtes
- ◆ Verbot des Entzugs der Staatsbürgerschaft, Auslieferungsverbot
- ◆ Garantie des Rechtsweges u. a.

Die Grundrechte werden in Menschenrechte und in Bürgerrechte geteilt. Wodurch unterscheiden sie sich?

Welche Rechte zählen zu den Menschenrechten und welche zu den Bürgerrechten?

Welche Bedeutung kommt den Grundrechten zu?

Kann ein Grundrecht eingeschränkt werden?

Was heißt Verwirken von Grundrechten?

Durch welche Merkmale ist die freiheitlich demokratische Grundordnung gekennzeichnet?

Menschenrechte stehen jedem Menschen in der Bundesrepublik zu, auch Ausländern, Bürgerrechte stehen nur Menschen mit deutscher Staatsangehörigkeit zu; sie beziehen sich vor allem auf die politische Mitwirkung.

Menschenrechte sind die **Freiheits-, Unverletzlichkeits-, Gleichheitsrechte** und andere Rechte, wie Anspruch auf den Rechtsweg, auf den gesetzlichen Richter (Verbot von Ausnahmegerichten), auf Schutz gegen Bestrafung ohne Gesetz, vor Mehrfachbestrafung u. a. Bürgerrechte sind die Rechte auf Versammlungs- und Vereinigungsfreiheit, Freizügigkeit, freie Wahl des Arbeitsplatzes, Unantastbarkeit der Staatsangehörigkeit, Auslieferungsverbot, gleiche staatsbürgerliche Rechte und Pflichten, Wahlrecht u. a.

1. Die Grundrechte sind unmittelbar geltendes Recht des einzelnen Bürgers; dieser kann bei Verletzung seiner Grundrechte durch die öffentliche Gewalt den Rechtsweg gehen.
2. Die Grundrechte schützen den Bürger vor staatlichen Übergriffen.
3. Die Grundrechte binden die gesetzgebende, die vollziehende und die rechtsprechende Gewalt. Die Grundrechte sind wesentliche Merkmale der Rechtsordnung unseres demokratischen und sozialen Staates.
4. Die Grundrechte sind unantastbarer Bestandteil unserer Verfassung.

Das Recht auf die Grundrechte muss dem Staatsbürger Verpflichtung zur Einhaltung und zum Schutz der Grundrechte sein.

Ein **Grundrecht** kann nur eingeschränkt werden, soweit es nach dem Grundgesetz möglich ist, wenn es durch Gesetz unter Bezugnahme auf den entsprechenden Artikel des GG geschieht und wenn das Gesetz allgemein gilt. „In keinem Fall darf ein Grundrecht in seinem Wesensgehalt angetastet werden.“

Wer Grundrechte, wie die Meinungs-, Presse-, Versammlungs- und Vereinigungsfreiheit, das Postgeheimnis, das Eigentumsrecht oder das Asylrecht zum Kampf gegen die freiheitlich demokratische Grundordnung missbraucht, kann die Grundrechte und damit ihre Schutzwirkung durch Entscheid des Bundesverfassungsgerichtes verlieren.

Sie ist im Wesentlichen durch einen Prozess freier politischer Willensbildung charakterisiert, der insbesondere auf dem allgemeinen, freien, gleichen, geheimen Wahlrecht, auf freien Parteien, auf Meinungs-, Presse-, Versammlungs- und Vereinigungsfreiheit beruht. Sie kann nur in einer rechtsstaatlichen Ordnung bestehen.



Bundesrepublik Deutschland als demokratischer und sozialer Rechtsstaat

In der Bundesrepublik Deutschland besteht das Prinzip der Gewaltenteilung. In welcher Weise ist die Teilung durchgeführt worden?

Warum ist die politische Gewalt geteilt?

Wir leben in einem Bundesstaat. Grenzen Sie einen Bundesstaat gegen einen Staatenbund ab!

Welche Argumente sprechen für einen föderalistischen Staatsaufbau und welche dagegen?

Die politische Gewalt umfasst alle staatlichen Tätigkeiten und Erscheinungsformen. In der Bundesrepublik Deutschland ist sie geteilt in die gesetzgebende Gewalt (*Legislative*), die ausführende Gewalt (*Exekutive*) und die rechtsprechende Gewalt (*Judikative*). Die Gewalt wird von verschiedenen Organen ausgeübt, die voneinander weisungsunabhängig sind. Gleichzeitig besteht eine wechselseitige Abhängigkeit und eine Kontrolle, die gegenseitig ausgeübt wird.

Durch diese Gewaltenteilung sollen eine Konzentration und ein Missbrauch der politischen Macht vermieden werden.

Bundesstaat und **Staatenbund** sind staatliche Organisationsformen, die durch den **Föderalismus** (foedus = Bund, lat.) geprägt sind. Der Bundesstaat ist ein fester Zusammenschluss souveräner Gliedstaaten zu einem Gesamtstaat, dem Bund. Die Staatshoheit (Souveränität) wird lückenlos zwischen den Ländern und dem übergeordneten Bund aufgeteilt. Aufteilung, Zusammenwirken und gegenseitige Kontrolle werden durch die Verfassung des Gesamtstaates geregelt.

Der Staatenbund (Konföderation) ist ein lockerer Zusammenschluss souveräner Staaten, die ihre volle Souveränität behalten, eine Teilaufgabe jedoch gemeinsam erfüllen wollen. Eine über den Gliedstaaten stehende Gewalt fehlt. Durch völkerrechtlichen Vertrag können die selbstständigen Staaten eine Teilaufgabe gemeinsamen Organen übertragen (EU, UNO u. a.).

Für einen föderalistischen Staatsaufbau sprechen folgende Argumente:

1. Die Gefahr des Machtmisbrauchs ist geringer als bei zentralem Staatsaufbau.
2. Die politischen Gewalten und die Verwaltung – damit die Staatsmacht – sind zwischen Bund und Ländern geteilt.
3. Die Verfassungs- und Verwaltungsorgane sind bürgernäher als im Zentralstaat.
4. Es finden mehr Wahlen statt.
5. Die Interessen der Länder können durch Länderparlamente, Bundesrat usw. besser gewahrt werden.
6. Die Gemeindeselbstverwaltung beteiligt den Bürger am politischen Leben.

Gegen einen föderalistischen Staatsaufbau sprechen folgende Argumente:

1. Durch die Gewalten- und Verwaltungsteilung entstehen Kompetenzschwierigkeiten auf allen Ebenen.
2. Wegen der komplizierten Verteilung der Zuständigkeiten werden Entscheidungen und Maßnahmen nur langsam getroffen.
3. Sinnvolle Vereinheitlichungen werden verhindert. Durch unterschiedliche Schulsysteme, Verwaltungs- und Gemeindeeinrichtungen wird der Wechsel des Wohnortes erschwert.
4. Ein föderalistischer Staatsaufbau verursacht mehr Steuerausgaben durch mehr Wahlen und durch einen umfangreicheren Staatsapparat als ein zentralistischer Staatsaufbau.
5. Demokratie ist auch ohne Föderalismus möglich.

Was ist unter der freiheitlich demokratischen Grundordnung zu verstehen?

Ausgehend vom Artikel 21 Abs. 2 GG hat das **Bundesverfassungsgericht** bestimmte Merkmale dieser politischen Grundordnung, die jeder Gewalt- und Willkürherrschaft eine klare Absage erteilt, festgelegt. Es sind folgende Merkmale:

1. Achtung vor den **Menschenrechten** des GG: Grundsatz der Unveräußerlichkeit der Menschenrechte, insbesondere des Rechtes der Persönlichkeit auf Leben und freie Entfaltung,
2. **Volkssouveränität:** keine Einschränkung des demokratischen Wahlrechts,
3. **Gewaltenteilung:** Ausübung der Staatsgewalt durch voneinander unabhängige Organe, die sich gegenseitig kontrollieren,
4. **Verantwortlichkeit der Regierung:** sie ist von der Parlamentsmehrheit abhängig, verfügt über eigenen begrenzten Entscheidungsspielraum,
5. **Gesetzmäßigkeit der Verwaltung:** Sie hat sich streng an die rechtsstaatlichen Gesetze zu halten, ohne eigenmächtig vorzugehen,
6. **Unabhängigkeit der Gerichte:** Sie sind frei von Weisungen der Legislativen oder der Exekutiven, jedoch gebunden an verfassungsgemäße Gesetze,
7. **Mehrparteiensprinzip:** Es schließt die Freiheit der Parteigründung ein. Die Meinungs- und Interessenvielfalt muss in der Konkurrenz von Parteien unterschiedlicher Konzeption deutlich werden,
8. **Chancengleichheit für alle politischen Parteien** und das Recht auf verfassungsmäßige Bildung und Ausübung einer Opposition, die unerlässliches Element unserer Demokratie ist.

Durch welche Merkmale kann eine freie Marktwirtschaft gekennzeichnet werden?

In einer **freien Marktwirtschaft** wird das Wirtschaftsgeschehen allein durch die Individualplanung der auf dem Markt auftretenden Produzenten und Konsumenten bestimmt. Das Wirtschaften als planmäßiges Handeln erfolgt nach dem erwerbswirtschaftlichen Prinzip; der Produzent strebt an, seinen Gewinn zu maximieren und der Konsument seinen Nutzen. Das Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage wird

über den Preis im freien Wettbewerb bewirkt. In einer freien Marktwirtschaft herrschen Vertragsfreiheit, Konsumfreiheit, uneingeschränktes Recht auf Privateigentum (auch an Produktionsmitteln), freier Marktzugang, freier Wettbewerb, Markttransparenz und die neutrale Stellung des Staates als „Nachtwächter“. Diese Wirtschaftsordnung in Reinform gibt es in der Wirklichkeit nicht.

**Die Wirtschaftsordnung
in der Bundesrepublik
Deutschland wird als
„soziale Marktwirt-
schaft“ bezeichnet.
Charakterisieren Sie
diese Wirtschafts-
ordnung!**

In der „*sozialen Marktwirtschaft*“ soll das Prinzip der Freiheit auf dem Markt mit dem Prinzip des sozialen Ausgleichs verbunden werden. Der Staat soll zugunsten sozial Schwacher sozial- und gesellschaftspolitisch lenkend und unterstützend eingreifen. Ziel der Wirtschaftspolitik ist eine leistungsorientierte und leistungsfähige Marktwirtschaft, in der der Wettbewerb geschützt und Machtmissbrauch vermieden wird und die befähigt ist, die für die Sozialleistungen erforderlichen Mittel zu erwirtschaften.

Der Staat greift in das Wirtschaftsgeschehen zugunsten der sozial Schwachen ein durch

1. Rechtsvorschriften über *Kündigungsschutz, Mitbestimmung, Wettbewerb, Sozialversicherung* u. a.,
2. finanzielle Leistungen bzw. Zuschüsse für die Sozialversicherung, Sozialfürsorge, Familie, Kinder, Wohnung, Eigentumsbildung, für das Bildungs- und Gesundheitswesen u. a.,
3. Steuererlass bzw. -vergünstigungen.



Parteien

Was ist eine politische Partei?

Eine politische **Partei** ist ein lockerer Zusammenschluss von Bürgern mit gleichen politischen Interessen und Vorstellungen von der staatlichen Ordnung. Ihre Gründung ist frei. Ihre innere Ordnung muss demokratischen Grundsätzen entsprechen. Über die Herkunft ihrer Mittel muss sie öffentlich Rechenschaft ablegen. Sie muss eine Satzung und ein Programm haben. Sie muss über eine in Gebiets- und Ortsverbände gegliederte Parteiorganisation verfügen.

Welches Ziel hat eine politische Partei?

Ziel einer Partei ist die Übernahme von politischer Macht allein oder in Koalition mit anderen Parteien.

Auf welche Weise versucht eine Partei ihr Ziel zu erreichen?

Jede Partei wirkt bei der politischen Willensbildung des Volkes mit (Art. 21,1 GG). Durch ihre Aktivitäten in den Parlamenten und in der Öffentlichkeit versucht sie, den Wähler unter Mitwirken von Presse, Rundfunk und Fernsehen zu einer Wahlentscheidung zu veranlassen, die ihr die angestrebte parlamentarische Macht im Bund, in den Ländern und Gemeinden verschafft.

Welche Aufgaben lassen sich für eine politische Partei nennen?

Folgende Aufgaben lassen sich nennen:

1. Mitwirken bei der politischen Willensbildung,
2. Aufstellen eines Parteiprogramms und fortlaufende Überarbeitung,
3. Kandidatenaufstellung für Parlamentswahlen auf allen Ebenen und für Spitzenpositionen vieler Institutionen in Verwaltung und Öffentlichkeit,
4. Förderung des politischen Nachwuchses,
5. ständige Verbindung zwischen der Parteibasis, Parteiführung und den staatlichen Organen,
6. Mitwirken beim Interessenausgleich der unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen.

Wie werden Parteien finanziert?

Die finanziellen Mittel, die die Parteien zur Erfüllung ihrer Aufgaben benötigen, werden aufgebracht durch Mitgliedsbeiträge, Spenden, parteieigene Wirtschaftsunternehmen und Erstattung der **Wahlkampfkosten** aus Steuermitteln.

IV.

Bundestagswahlen

Nach welchen Wahlgrundsätzen werden die Bundestagsabgeordneten gewählt?

Bei der Wahl zum Deutschen Bundestag wird ein gemischtes Mehrheits- und Verhältniswahlsystem angewendet. Wodurch unterscheiden sich beide?

Welche Vorteile und welche Nachteile sind mit beiden Wahlsystemen verbunden?

Die **Abgeordneten** werden in allgemeiner, freier, gleicher und geheimer Wahl gewählt. Wählen darf grundsätzlich jeder deutsche Staatsbürger, der das 18. Lebensjahr vollendet hat (**aktives Wahlrecht**).

Bei Anwendung des **Mehrheitswahlrechts** ist der Kandidat des Wahlkreises gewählt, der die meisten Stimmen bekommen hat (**relatives Mehrheitswahlrecht**). Die Persönlichkeit des Kandidaten ist erfolgsbestimmend (auch **Persönlichkeitswahlrecht** genannt).

Bei Anwendung des Verhältniswahlrechts stellen die Parteien Kandidatenlisten auf (auch Listenwahl genannt). Die Mandatverteilung auf die Parteien erfolgt im Verhältnis zu den abgegebenen Stimmen.

Vorteile des **Mehrheitswahlsystems** liegen

1. in einer sorgfältigen Kandidatauswahl,
2. im persönlichen Verhältnis des Kandidaten zu den Wählern seines Wahlkreises,
3. in klaren Parlamentsmehrheiten, die eine stabile Regierung erlauben.

Nachteile des Mehrheitswahlsystems liegen darin, dass alle für nicht gewählte Kandidaten des Wahlkreises abgegebenen Stimmen unwirksam sind.

Vorteile des **Verhältniswahlsystems** sind:

1. kein Stimmenverlust,
2. gerechte Stimmenverteilung,
3. auch kleine Parteien erhalten Mandate und sind im Parlament vertreten.

Nachteile des Verhältniswahlsystems liegen in einer Unpersönlichkeit des Wahlkampfes, in einer Zersplitterung des Parlaments und damit verbunden in der Wahrscheinlichkeit häufigen Regierungswechsels.

Zur Bundestagswahl hat jeder Wähler eine Erst- und eine Zweitstimme. Welche Kandidaten werden gewählt?

Mit der Erststimme wird der Kandidat direkt gewählt, der in einem Wahlkreis die Mehrheit erhält (Mehrheitswahl). Mit der Zweitstimme werden die Kandidaten der Landeslisten im Verhältnis zu den abgegebenen Stimmen gewählt (Verhältniswahl). Durch die Zweitstimmen wird die Stärke der im Bundestag vertretenen Parteien bestimmt.



Quelle: © RERUM/ Deutscher Bundestag 15. Wahlperiode/ 1. Auflage

Wann fanden die ersten gesamtdeutschen Wahlen statt?

Die ersten gesamtdeutschen Wahlen fanden am 2. Dezember 1990 nach dem Beitritt der neuen Bundesländer, die sich auf dem Gebiet der ehemaligen DDR (Deutsche Demokratische Republik) gebildet hatten, statt. Gewählt wurden insgesamt 662 Abgeordnete, und zwar 522 in den alten Bundesländern und 140 in den neuen. In der Gesamtzahl der Mandate sind 6 Überhangmandate eingeschlossen.

Wann hat sich der erste gesamtdeutsche Bundestag konstituiert?

Am 20. Dezember 1990 hat sich der 12. Bundestag als gesamtdeutsches Parlament im alten Berliner Reichstag konstituiert. Nach mehr als einem halben Jahrhundert gibt es damit wieder eine frei gewählte parlamentarische Vertretung für das ganze Deutschland.

Wodurch entstehen Überhangmandate?

Die Bundestagsmandate, die einer Partei zustehen, werden aufgrund der Zweitstimmen ermittelt. Bekommt eine Partei mit ihren Erststimmen mehr Sitze in einem Bundesland, als ihr nach dem Verteilungsverfahren zustehen, behält sie diese Sitze als Überhangmandate. Durch sie erhöht sich die Zahl der Bundestagsmitglieder.

Was soll durch die 5%-Sperrklausel des Wahlrechts erreicht werden?

Sie bewirkt, dass nur die Partei einen Bundestagssitz erhält, die mindestens fünf Prozent der im Bundesgebiet abgegebenen gültigen Zweitstimmen oder mindestens drei Direktmandate erhalten hat. Ziel ist die Bildung einer klaren regierungsfähigen Mehrheit im Bundestag.

V.

Verfassungsorgane und ihre Arbeit

Was ist unter einem freien Mandat zu verstehen?

Der durch die Wahl bestimmte Abgeordnete ist als Vertreter (Repräsentant) des ganzen Volkes gewählt und bei Entscheidungen im Parlament nur seinem Gewissen unterworfen. Er ist nicht an Weisungen und Aufträge gebunden (kein gebundenes oder **imperatives Mandat**). Er muss jedoch bereit sein, die Aufträge seiner Partei zu vertreten, will er zur nächsten Wahl wieder aufgestellt werden.

Was ist unter Fraktionsdisziplin zu verstehen?

Um im Parlament bestimmd wirken zu können, stimmen alle Abgeordneten einer Fraktion einheitlich ab. In ihrer Entscheidung orientieren sich die Fraktionsmitglieder an ihren Experten. Die **Fraktionsdisziplin** kann die freie Entscheidung des Abgeordneten beeinträchtigen, ermöglicht jedoch jedem Abgeordneten, seine Meinung während der internen Fraktionssitzungen in den gemeinsamen Fraktionsbeschluss einzubringen.

Was ist eine Fraktion?

Zu einer **Fraktion** schließen sich die Parlamentsabgeordneten einer Partei zusammen (z. B. im Bundestag mindestens 5 % oder 34 Mitglieder).

Was ist eine Gruppe im Bundestag?

Liegt die Zahl der Abgeordneten einer Partei unter 5 %, so kann diesen Abgeordneten durch Parlamentsbeschluss der Status einer **Gruppe** zugekannt werden. Damit erhalten sie als Minderheit Rechte einer Fraktion und können sich besser an der Parlamentsarbeit beteiligen.

Welche Bedeutung kommt einer Fraktion in einem Parlament zu?

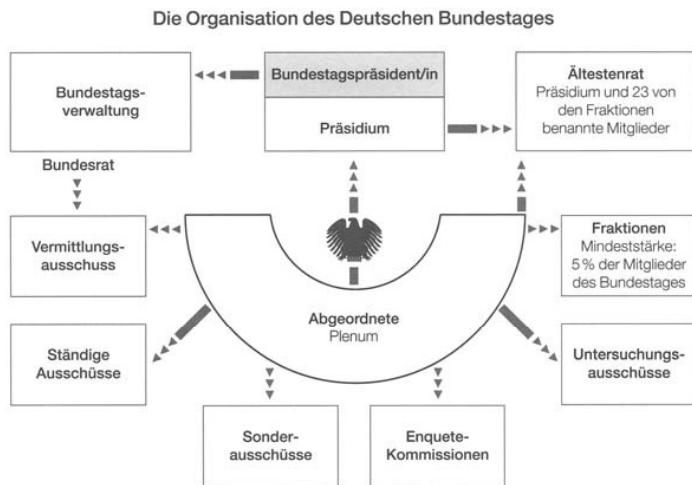
Eine Fraktion dient der gemeinsamen Willensbildung ihrer Mitglieder und der Vorbereitung der parlamentarischen Arbeit. Gesetzesvorlagen werden im **Fraktionsvorstand**, in den Arbeitskreisen der Fraktion und schließlich in der Gesamtfaktion beraten und zur einheitlichen Beschlussfassung geführt.

Die Organisation der Parlamentsarbeit wird von den Fraktionen getragen. Ihre Stärke bestimmt die Zahl ihrer Mitglieder der **Bundestagsausschüsse**, die Zahl ihrer Redner in Debatten und den Umfang der Unterstützung durch die Bundestagsverwaltung.

Welche Aufgaben hat der Deutsche Bundestag?

Der **Bundestag** ist die Vertretung des ganzen Volkes und damit oberstes Bundesorgan. Er hat u. a. folgende Aufgaben:

1. Einbringen von Gesetzesvorlagen (**Gesetzesinitiative**) und Beschlussfassung über Gesetze,
2. Beschließen des **Haushaltsgesetzes**,
3. Kontrolle der Bundesregierung und der Bundesverwaltung,
4. Wahl des Bundestagspräsidenten und des Bundeskanzlers,
5. Mitwirken bei der Wahl des Bundespräsidenten, der Mitglieder des Bundesverfassungsgerichtes und anderer oberer Gerichte.



Quelle: © RERUM/ Deutscher Bundestag 15. Wahlperiode/ 1. Auflage

Wodurch kann der Bundestag die Bundesregierung kontrollieren?

Welche Aufgaben hat der Bundesrechnungshof?

Welche Aufgaben haben die ständigen Ausschüsse des Bundestages?

Wie ist der Plenarsaal des Bundestages eingerichtet?

Kontrollmöglichkeiten des **Bundestages** ergeben sich durch Beratungen und Beschlussfassungen über Gesetze jeder Art, insbesondere über das Haushaltsgesetz, durch kleine und große Anfragen, durch aktuelle Stunden, durch Einsetzen von Untersuchungsausschüssen und Einbringen des **konstruktiven Misstrauensvotums**.

Der **Rechnungshof** prüft den Haushalt, die Rechnungslegung und das Vermögen der Bundesrepublik Deutschland. Er achtet auf die sparsame Verwendung der öffentlichen Mittel. Er legt seinen Prüfungsbericht dem Bundestag und dem Bundesrat zur Entlastung der Bundesregierung vor. Alle Bundesländer haben ihren eigenen Rechnungshof.

Der Bundestag setzt **ständige Ausschüsse** ein, die entsprechend der Fraktionsstärke mit einer unterschiedlichen Zahl von ordentlichen und stellvertretenden Mitgliedern besetzt sind. Sie sind als Fachausschüsse für ein bestimmtes Fachgebiet während der Legislaturperiode zuständig. Jeder **Gesetzesentwurf** wird in dem zuständigen Ausschuss betreut und von Mitgliedern aller Parteien hier vor der Lesung gemeinsam beraten.

Im **Plenarsaal** tagt die Vollversammlung, das Plenum. An der Stirnwand befindet sich erhöht das Sitzungspräsidium, aus Bundestagspräsidenten und zwei Abgeordneten als Schriftführern bestehend, davor das Rednerpult und der Tisch der Stenographen. Vom Präsidenten aus rechts ist die Regierungsbank, links die Bundesratsbank. Die Abgeordnetenplätze sind in einem Halbrund nach Parteizugehörigkeit von links nach rechts angeordnet. Tribünen sind für Diplomaten, die Presse und das Publikum reserviert.

Wie ist der Bundesrat zusammengesetzt, und wie stimmt er ab?

Der **Bundesrat** besteht aus Mitgliedern der 16 Länderregierungen. Bei Abstimmungen verfügt jedes Bundesland über 3, 4 oder 5 Stimmen, die geschlossen abgegeben werden, insgesamt 68 Stimmen. Die Regierungsmitglieder sind im Bundesrat an die Weisungen ihrer Landesregierung gebunden (imperatives Mandat).

Welche Aufgabe hat der Bundesrat?

Der Bundesrat soll die Interessen der Bundesländer durch Mitwirkung an der Gesetzgebung und an der Verwaltung des Bundes vertreten.

In welcher Weise wirkt der Bundesrat an der Gesetzgebung mit?

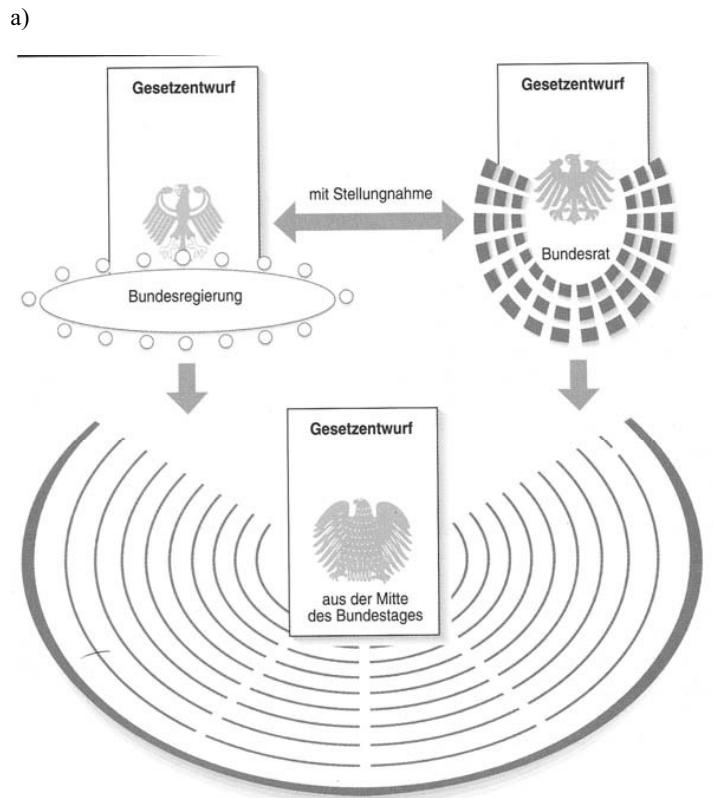
Der **Bundesrat** hat das Recht, Gesetze einzubringen (**Gesetzesinitiative**). Verfassungsändernde und zustimmungsbedürftige Gesetze – sie betreffen vor allem die Finanzen oder die Verwaltungszuständigkeit der Länder – bedürfen der Zustimmung des Bundesrates, gegen einfache Gesetze hat der Bundesrat ein Einspruchsrecht, das aber vom Bundestag zurückgewiesen werden kann. Auch bedarf die Mehrzahl der von der Bundesregierung erlassenen Verordnungen der Zustimmung des Bundesrates.

Warum kommt Landtagswahlen besondere Bedeutung für die Bundespolitik zu?

Landtagswahlen bestimmen die parteipolitische Zusammensetzung des Bundesrates. Hat die Opposition in den **Länderparlamenten** die Mehrheit und damit die Regierungsgewalt, kann sie über die Zusammensetzung des Bundesrates und des Vermittlungsausschusses die gesetzgeberische Arbeit der Regierungspartei(en) im Bundestag beeinflussen, lähmen oder fördern.

Wer hat im Bundestag das Recht der Gesetzesinitiativen?

Dieses Recht, Gesetzentwürfe (auch Gesetzesvorlagen genannt) in den Bundestag einzubringen, haben die Bundesregierung, der Bundesrat und Abgeordnete des Bundestages (mindestens 34). Entwürfe der Bundesregierung werden dem Bundesrat, Entwürfe des Bundesrates der Bundesregierung zur Stellungnahme zugeleitet und dann in den Bundestag eingebracht. (Siehe a))

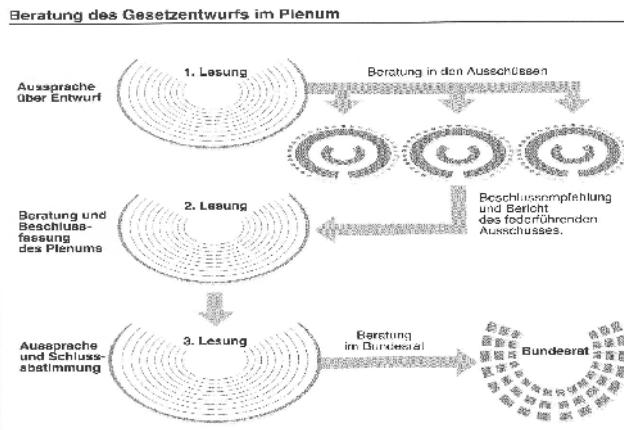


Quelle: © Blickpunkt Bundestag – Sonderthema – Gesetzgebung
Stand: 15. August 2003

Die meisten Gesetzentwürfe bringt die Bundesregierung in den Bundestag ein. Welchen Weg nimmt eine einfache (nicht zustimmungsbedürftige) Gesetzesvorlage von der Initiative bis zum Inkrafttreten des Gesetzes?

Der Entwurf wird dem **Bundesrat** zur Stellungnahme zugeleitet und dann von der Regierung in den Bundestag eingebracht. Die Vorlage wird in den zuständigen Fachausschüssen und im Bundestag in drei Lesungen (Beratungen) beraten. Nach der dritten Lesung (siehe b)) erfolgt die Abstimmung im Plenum. Der verabschiedete Gesetzesbeschluss wird dem Bundesrat zur Zustimmung vorgelegt. Ein Einspruch kann vom Bundestag zurückgewiesen werden. Stimmt der Bundestag zu, wird das Gesetz vom zuständigen Minister unterschrieben, vom Bundeskanzler gegengezeichnet und an den Bundespräsidenten weitergeleitet. Dieser prüft die Verfassungsmäßigkeit des Gesetzes, fertigt es durch seine Unterschrift aus und lässt es im Bundesgesetzblatt verkünden. Mit dem Tage der Verkündigung oder einem späteren Tage tritt es in Kraft.

b)



Quelle: © Blickpunkt Bundestag – Sonderthema – Gesetzgebung

Stand: 15. August 2003

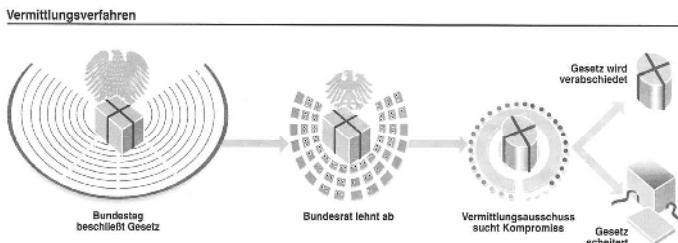
Welche Aufgabe hat der Vermittlungsausschuss des Bundestages, und aus welchen Mitgliedern besteht er?

Von wem wird der Vermittlungsausschuss angerufen?

Der **Vermittlungsausschuss** soll zum Ausgleich von Meinungsverschiedenheiten, die zwischen Bundesrat und Bundesregierung über Gesetzesentwürfe bestehen, beitragen. Er übt eine beratende Funktion aus. Seine Mitglieder sind 16 Bundestagsabgeordnete und 16 Bundesratsmitglieder, aus jedem Land ein Mitglied, das in diesem Ausschuss nicht weisungsgebunden ist. Sie bemühen sich um eine politische Lösung des Konflikts.

Er wird vom Bundesrat angerufen, wenn dieser mit einem vom Bundestag beschlossenen Gesetz nicht einverstanden ist. Bei zustimmungsbedürftigen Gesetzen kann er auch vom Bundestag oder von der Regierung angerufen werden. (Siehe c))

c)



Quelle: © Blickpunkt Bundestag – Sonderthema – Gesetzgebung

Stand: 15. August 2003

Welche Arten der Gesetzgebung nach der Zuständigkeit von Bund und Ländern gibt es?

Es gibt folgende **Gesetzgebungskompetenzen**:

1. Ausschließliche Gesetzgebung des Bundes für Auswärtiges, Verteidigung, Währung, Zoll, Post usw.,
2. Konkurrierende Gesetzgebung für Personenstandswesen, Förderung von Wirtschaft, Wissenschaft usw.; die Länder haben die Gesetzgebungskompetenz, soweit der Bund von seinem Recht keinen Gebrauch macht,
3. Gesetzgebung der Länder für Polizeirecht, Kultur- und Schulpolitik usw.,
4. Rahmengesetzgebung für Recht des öffentlichen Dienstes, Presse, Film, Jagdwesen usw.

Worin liegt der Unterschied zwischen Gesetz und Rechtsverordnung?

Gesetze sind für jeden Staatsbürger verbindliche Rechtsnormen, durch die die Rechte und die Pflichten der Bürger und der Staatsgewalt grundlegend geregelt werden. Gesetzgeber in der Bundesrepublik Deutschland sind ausschließlich der Bundestag und -rat sowie die Länderparlamente.

Rechtsverordnungen, die wie Gesetze verbindlich wirken, regeln Einzelheiten und dienen der praktischen Anwendung der Gesetze. Sie werden von den Exekutiven, also von Bundes- und Länderregierungen erlassen, wenn diese durch ein Gesetz mit klar umrissemem Auftrag dazu ermächtigt worden sind. Der materielle Inhalt einer Verordnung darf niemals über den Rahmen des Gesetzes hinausgehen.

Wodurch unterscheidet sich das konstruktive Misstrauensvotum von der Vertrauensfrage?

Durch das **konstruktive Misstrauensvotum** wird dem Bundeskanzler das Misstrauen dadurch ausgesprochen, dass von der Parlamentsmehrheit ein neuer Kanzler gewählt wird und dass der Bundespräsident erucht wird, den alten Kanzler zu entlassen und den neuen zu ernennen. Der Bundespräsident muss diesem Ersuchen folgen.



Quelle: © RERUM/ Deutscher Bundestag 15. Wahlperiode/ 1. Auflage

Bei der **Vertrauensfrage** stellt der Bundeskanzler im Parlament den Antrag, ihm das Vertrauen auszusprechen. Findet er nicht die Zustimmung der Mehrheit, so kann der Bundespräsident auf Vorschlag des Kanzlers den Bundestag auflösen.

Welches sind die Mitglieder der Bundesversammlung?

Mitglieder der **Bundesversammlung** sind alle 662 Mitglieder des Bundestages und die gleiche Zahl von Bürgern, die von den Landesparlamenten nach dem Verhältniswahlrecht gewählt werden.

Welche Aufgabe hat die Bundesversammlung?

Einige Aufgabe ist die alle fünf Jahre stattfindende Wahl des Bundespräsidenten. Diese Wahl erfolgt ohne vorherige Aussprache.

Welche Befugnisse hat der Bundespräsident?

Der **Bundespräsident** ist das Staatsoberhaupt der Bundesrepublik Deutschland. Er vertritt den Bund völkerrechtlich, schließt Verträge mit auswärtigen Staaten, beglaubigt Gesandte, fertigt Gesetze aus, schlägt dem Bundestag den Kanzler vor, ernennt und entlässt Bundesbeamte, Bundesrichter, Offiziere, Unteroffiziere usw. Zur Ausübung fast all dieser Rechte braucht er die Gegenzeichnung durch den Bundeskanzler.



ANHANG



Fachbegriffe aus der Luftfrachtspedition, der Seehafenspedition und dem Zollwesen in englischer Sprache

Deutsch

Abgangsflughafen
Abgangszollstelle
Absender
Ankunftsflughafen
Annahmeverweigerung
Auflieferung
- versandfertige Auflieferung
Auslieferung
-Auslieferungsanweisung
Auslagen des Luftfrachtspediteurs
Ausschuss
Ausstellen

Englisch

airport of departure
customs office of departure
shipper, consignor
airport of arrival
refusal to take delivery
handling for transport
- ready for carriage
delivery
-delivery order
Agent's Disbursements
committee, panel, commission
issue

Bedarfsverkehr
Beförderung
Beförderungsbedingungen
Beförderungsentgelt
Beförderungskosten
Beförderungsvertrag
Beförderungswert
Begleitpapiere
Beladen
Benachrichtigung
Bestimmungsflughafen
Bestimmungszollstelle
Bordkonnossement
Bruttogewicht
Bürgschaft

occasional transport
carriage
conditions of carriage
transport charges/rate
carriage charges
contract of carriage
value for carriage
accompanying papers
stuffing
advice
airport of destination
customs office of destination
shipped bill of lading
gross weight
International guarantee

Chartergesellschaft	charter carrier
Containerpackstation	Container Freight Station
Durchkennosement	Through B/L
Eigengewicht	tare weight
Eigentümer	owner
Empfänger	consignee
Empfangsbescheinigung	receipt
Entladen	stripping
Ermächtigung	authorisation
Fahrplan	schedule
Fehlmenge	short
Flugfeld	airfield
Flughafen	airport
Flugzeug	airplane, plane, aeroplane
Freigabe	release
Fracht	freight
- bezahlt	- prepaid
- einzuziehen	- collect
Frachtagent	freight agent
Frachtermäßigung	freight reduction
Frachtflugzeug	cargo/freight plane
Frachtführer	carrier
Frachtkosten	costs of carriage
Frachttonne	freight ton
Frachtvertrag	contract of carriage
Gebühr	charges, fees, dues
- für Frachtabschlüsse	brokerage
Gelegenheitsverkehr	occasional services
Gepäck	luggage
Gesamtgewicht	total weight
Gewicht, zu berechnendes	chargeable weight
Gewichtsgrenze	weight limit

Güter	goods
-gefährliche	-dangerous goods
-hochwertige	- goods of high value, valuable goods
-leicht entzündbare	-inflammable goods
-sperrige	-bulky good
-verderbliche	-perishable goods
-zerbrechliche	-fragile goods
Gutschrift	credit note
Grundgewicht	pivot
Haftung	liability, responsibility
Handelsgewicht	commercial weight
Hauptumschlagsplatz	Hub
Hauptversammlung	general meeting of shareholders/ stockholders
Havarie	average
-Große Havarie	general average
-Besondere Havarie	particular average
Hoheitsgebiet	sovereign/national territory
IATA-Vertragsbedingungen	conditions of IATA contract
Kaigeld	wharfage
Konsulatsfaktura	consular invoice
Kreditwürdigkeit	creditworthiness, credit standing
Kreditbrief/Akkreditiv	Letter of Credit
Kühlcontainer	refrigerating container
Ladung	Cargo
Ladungsgut, lose	break bulk cargo
Landeswährung	national currency
Liniendienst	scheduled operations/service
Linienfluggesellschaft	scheduled air carrier
Lieferwert	delivery value
Löschkosten	landing charges
Luftfrachtbrief	Air Waybill (AWB)
Luftfrachtführer	Carrier

Luftfrachtsendung	air cargo shipment
Luftfrachtversicherung	air cargo insurance
Marke	Brand
Massengüter	bulk cargo
Meldeadresse	notify address
Mehrwertsteuer	value added tax(V.A.T.)
Minderauslieferung	short delivery
Mindestfracht	minimum freight
Mitglied	Member
Nachnahme	cash on delivery
Nämlichkeitssicherung	proof of identity
Nebengebühren	additional fees, accessory charges
Nettogewicht	net weight
Orderlagerschein	warrant
Paket,Muster, kleinere Kolli	parcel
Rate	rates (schedule rates)
-Allgemeine Raten	-General Cargo Rates
-Nationale Raten	-Domestic Rates
-Spezialraten	-Specific Commodities Rates
-Warenklassenraten	-Class Rates
Reklamationsfrist	time limit of claims
Sammelgutspediteur	consolidator
Sammelladung	consolidation,groupage
Schadensfall	case of damage
Schiedsgericht	court of arbitration
Schwergut	deadweight
Schwerlastgüter	heavy lifts
Sicherheit	security
Sonderziehungsrechte	special drawing rights
Spediteur	freight forwarder

Spediteurübernahmebescheinigung	Forwarders Certificate of Receipt
Sperrgebiet	restricted area
sperrig	bulky
Stauer	stevedore
Startzeiten	slot
Streckennetz	network, route system
Tara	tare
Tatsächliches Frachtgewicht	actual weight
Totalverlust	total loss only
Treibstoff für Schiffsmotoren	bunker
Treibstoffzuschlag	fuel surcharge
Übernahmesatz	lumpsum, inclusive rate
Umladung	transshipment
Umrechnungskurs	rate of exchange
Umschlagsgebühr	wharfage
Unterschrift	signature
Ursprungszeugnis	certificate of origin
Verantwortliche Absendererklärung	Shipper's Certification for restricted articles
Verfügungsrecht	right of disposal
Verfrachter	carrier
Verkehrskonferenzen	Traffic Conferences
Verlader	Consignor
Verpackung	packing
-mangelhafte	- defective packing
-versandfertig	- ready for carriage
Versicherungspolice	certificate of insurance
Verschuldenshaftung	liability because of negligence
Vertragsklauseln	trade terms
Vollversammlung	general meeting
Volumengrenze	volume limit
Vorschrift	prescription, instruction

Warenempfänger	consignee
Währungsausgleichsfaktor	Currency Adjustment Factor
Weiterbeförderung	reforwarding
Werkvertrag	contract of manufacture
Wertpapier	security, bond
Wertzuschlag	valuation charge
Willenserklärung	declaration
Zoll	customs
Zollabfertigung	customs clearance
Zollamt	customs office
zollamtlich abgefertigt	cleared through the customs
Zolldokumente	customs documents
Zolllager	bonded warehouse
Zollüberwachung	customs escort
Zollvorschriften	customs regulations
Zollwert	value for customs
Zuschlag	surcharge
Zuverlässigkeit	reliability



Ausgewählte Abkürzungen mit Erklärungen

ADS ^p	Allgemeine Deutsche Spediteur-Bedingungen
ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
ADR	Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter auf der Straße im grenzüberschreitenden Verkehr
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
ALFA	Automatisiertes Luftfrachtabfertigungsverfahren
AEBTRI	Bulgarischer Verband für das Straßengüterverkehrsgewerbe
ALB	Allgemeine Leistungsbedingungen der Railon Deutschland AG
APS	Allgemeines Präferenz-System der EG zugunsten der Entwicklungsländer
ATLAS	Automatisiertes Tarifierungs- und lokales Abfertigungssystem
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BARIG	Board of Airline Representatives in Germany
BDI	Bundesverband der Deutschen Industrie
BdKEP	Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e. V.
BetrVG	Betriebsverfassungsgesetz
BfS	Bundesamt für Strahlenschutz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BIBB	Bundesinstitut für Berufsbildung
BKrFQG	Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz
BLE	Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BMVEL	Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft
BRT	Brutto-Registertonnen
BSH	Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie

BSK	Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten
B.W.V.	Bundesverband Werkverkehr und Verlader
BZSt	Bundeszentralamt für Steuern
CEMT	Conference Européenne des Ministres de Transports (frz.)
CFS	Container Freight Station
Clecat	Comite' de Liaison European des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport (frz.) - Verbindungsbüro der Spediteure in der EU in Brüssel
CMR	Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route (frz.)
CSI	Container Security Initiative
C-TPAT	Customs-Trade Partnership Against Terrorism
CY	Container Yard
DB	Deutsche Bahn AG
DFÜ	Datenfernübertragung
DGR	IATA Dangerous Goods Regulations
DIHK	Deutscher Industrie- und Handelskammertag
DSLV	Deutscher Speditions- und Logistikverband
DSVK	Deutsches Seeverladerkomitee im Bundesverband der Deutschen Industrie
DZB	Dienstleistungszentrum Bildung der Deutschen Bahn AG
EAN	Internationale Standardisierungsorganisation der Konsum- und Gebrauchsgüterindustrie und des Handels
EDI	Electronic Data Interchange
EDIFACT	Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport
EDIFOR	Electronic Data Interchange Forwarding
EFA	Europäisches Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchssteuern und Zoll e. V.
ELAA	European Liner Affairs Association
ETCS	European Train Control System
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EZT	Elektronischer Zolltarif
FAL	Bundesforschungsanstalt für Landwirtschaft

FEU	Forty-Foot-Equivalent-Unit (40-Fuß-Container)
FIATA	Fédération Internationale des Associations des Transporteurs et Assimile's
FIS	Fracht-Informations-System
GDL	Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
GF-X	Global-Freight Exchange
GGAV	Gefahrgut-Ausnahmeverordnung
GPS	Global Positioning System
GUNDI	Internationale Gefahrgutunfall-Datenbank
HGB	Handelsgesetzbuch
HDE	Hauptverband des deutschen Einzelhandels
IATA	International Air Transport Association
ICC	International Chamber of Commerce (engl.)
IMO	International Maritime Organization
IRU	Internationale Straßentransportunion
ISO	International Organisation of Standardisation
ISPS	International Ship and Port Facility Security
ITF	Internationale Transportarbeiter-Föderation
IVTB	Internationale Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrtstransporte
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KDS	Komitee Deutscher Seehafenspediteure im Bundesverband Spedition und Logistik
LBA	Luftfahrt-Bundesamt
MOE-Staaten	Mittel- und osteuropäische Staaten
NAPPO	North American Plant Protection Organisation
NRT	Netto-Registertonnen
NVOCC	Non Vessel Operating Common Carrier
Obu	On-Board-Unit (Maut-Erfassungsgerät)

OMV	Ost- und Mitteleuropa-Verein
RFID	Radiofrequenz-Identifikations-Technologie
RZD	Russische Eisenbahn AG
SAFE	Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade
SCEM	Supply Chain Event Management-Systeme
SCM	Supply Chain Management
SIC	Steuerliches Info-Center des BZSt
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SÜFV	Sicherheitsüberprüfungsfeststellungs-Verordnung
SVG	Straßenverkehrsgenossenschaften
SZR	Sonderziehungsrechte
TACA	Trans-Atlantic Conference Agreement
TEN	Transeuropäische Netze
TEU	Twenty-Foot-Equivalent-Unit (20'-ISO-Container)
TIR	Transports Internationaux des marchandises par la route (franz.)
TRG	Transportrechtsreformgesetz (Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts)
TRGS	Technische Regeln für Gefahrstoffe
ULD	Unit Load Device
UN	United Nations (Vereinte Nationen)
USSF	US Security Fee (Seefahrt)
VDA	Verband der Automobilindustrie
VDR	Verband Deutscher Reeder
Versa	Vereinigung der Sammelgutspediteure im Bundesverband Spedition und Logistik
VBGL	Allgemeine Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer
WA/WAK	Warschauer Abkommen von 1929
WTO	World Trade Organisation

WZO Weltzollorganisation

ZdK Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe



Formulare

- 1.a) Lkw-Frachbrief
- b) Carnet TIR
2. Konnossement
 - Erste Seite
 - Ausschnitt der Rückseite
3. Versicherungspolice
- 4.a) Antrag
 - b) Gemeinschaftslizenz
 - Erste Seite
 - Zweite Seite
5. Einheitspapier (Ausfuhr)
6. Anmeldung der Angaben über den Zollwert D.V.1
 - Erste Seite
 - Zweite Seite
7. AES
8. Einheitspapier (Einfuhr)
- 9.a) Einheitspapier (Gemeinschaftl. Versandverfahren, gVV)/mit Hilfe von NCTS
 - Erste Seite
 - Zweite Seite
- 9.b) Zollanmeldung mit Hilfe von ATLAS
 - Erste Seite
 - Zweite Seite
 - Dritte Seite
10. Luftfrachtbrief (AWB)
11. Erklärungen zum Luftfrachtbrief
12. Namenslagerschein
13. FBL (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)
14. Gefahrgutlabelübersichten
15. Gefahrgutlabelübersichten
16. Gefahrgutlabelübersichten

1.a) Lkw-Frachtbrief

Absender Name und Postanschrift Frankfurter Motorenwerke GmbH, Taunusstr. 1 60329 Frankfurt		Versandort Frankfurt (Main) Beladestelle Industriestr. 10-14		Frachtbrief für den gewerblichen Güterkraftverkehr gem. § 408 HGB I.V. mit § 4 VBGL Nr. 10/1700			
Empfänger Name und Postanschrift Emil Schnell & Co. Seehafenspediteure Holstenwall 14/16 20355 Hamburg		Bestimmungsort Hamburg-Freihafen-Süd Ausladestelle Schuppen 63		Entfernung 509 km			
				Amtl. Kz. UKW SE KT105	Nutzlast 18 t		
				Anhänger			
Frachtführer Name und Postanschrift S. Beger Am Moor 7 23795 Segeberg		Weitere Beladestellen:	Weitere Entladestellen:	Fahrzeugführer S. Beger			
				Begleiter			
				Bereitstellung Beladung (Tag, Std.) 11.1. / 6,30			
		Kfz-Wechsel in:		Ende Beladung (Tag, Std.) 11.1. / 8,30			
		Beförderung mit offenem Fahrzeug	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Bereitstellung Entladung (Tag, Std.) 12.1. / 7,00			
		Es besteht Umladeverbot	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Ende Entladung (Tag, Std.) 12.1. / 11,00			
Anzahl	Inhalt / Bezeichnung der Sendung			Gefahrgut ADR			
				UN-Nr.	Klasse	Ziffer	Buchstaben
2 Ki	Elektromotoren						4.380
2 unver-	Anker zu Elektromotoren						6.400
packt							
Freivermerk: frei Hamburg		Nachnahme			Wert des Gutes		
Vorbehalt des Frachtführers bei Übernahme der Ware:							
Reklamationen des Empfängers:							
Soweit nichts anderes vereinbart, gelten für diese Beförderung die Vertragsbestimmungen für die Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmen (VBGL).		Besondere Vereinbarungen:					
Paletten beim Absender				Paletten beim Empfänger			
Art	abgegeben	erhalten	Art	abgegeben	erhalten		
Euro-Palette			Euro-Palette				
Gitterbox-Palette			Gitterbox-Palette				
Einweg-Palette			Einweg-Palette				
Industrie-Palette			Industrie-Palette				
Ort und Tag der Ausstellung Frankfurt (Main) 11.01. 20.. Frankfurter Motorenwerke GMBH. i.A.		Empfang der Sendung bescheinigt _____, den _____			Gut und Frachtbrief übernommen S. Beger Tag 11.1. Stunde 8,30 S. Beger		
Unterschrift des Absenders		Unterschrift (und Stempel) des Empfängers			Unterschrift des Unternehmers		

1.b) Carnet TIR

NE PAS DÉTACHER! A remplir et à conserver dans le carnet
NOT TO BE DETACHED!
This form is to be filled in and has to remain in the carnet

НЕ ВІДРИВАТИ! Належить заповнити і залішити в книжці
PREGNIERA DI NON STACCARÈ! Questo foglio è da compilare e da conservare nel libretto
NICHT ABTRENnen! Dieses Blatt muss ausgefüllt werden und im Carnet verbleiben

ВІДРИВНИЙ ЛИСТОК № 1/ № 2		ІНДИКАТОР МДП № GX40643765	
2. Митниця(и) місця відправлення 1. ZA HH-Windhukkai 2. _____ 3. _____		3. Видавна IRU Union Internationale des Transports Routiers	
Для офіційного користування		4. Владинник (найменування, адреса, країна) Mushketovska avtobasa JSC Donetsk, Ukraine, 83053 111 Chervonozhvorneva str. Tel/fax 380 62 3359953, 3359845, 3359749 Code 01235975 UKR/066/10070	
7. Реєстраційний(и) номер(и) дорожнього(их) транспортного(их) засобу(в). truck-No. 0151 AEX / 0032 XE		5. Країна/регіон/адреса/місто Germany Ukraine	
ВАНТАЖНИЙ МАНІФЕСТ		6. Прикладені до маніфесту документи invoices date 23.12.2003	
9. а) Вантажний(и) виділенний(-) або б) Розпізнавальні знаки та номери вантажних місць або предметів	10. Число : ряд вантажних місць до предметів; опис вантажу 290 bags Pepper 40 bags Pimento 70 bags cloves ----- 400 bags	11. Вага брутто в кг. 14.468,50 2.005,-- 3.501,-- ----- 19.974,50	16. Накладені пломби або розпізнавальні знаки (число, ідентифікація)
12. Загальне число вантажних місць, записане у маніфесті Місце призначенння:		13. Місце відправлення: Mushketovska avtobasa JSC Donetsk, Ukraine, 83053 111 Chervonozhvorneva str. Tel/380 62 3359953, 3359845, 3359749 Code 01235975 UKR/066/10070 _____	
14. Місце призначенння: Germany		15. Місце прибуття: Mushketovska avtobasa JSC Donetsk, Ukraine, 83053 111 Chervonozhvorneva str. Tel/380 62 3359953, 3359845, 3359749 Code 01235975 UKR/066/10070 XXXXXX	
18. Свідоцтво про прийняття вантажу до митного оформлення (митниця місця відправлення або проміжна митниця при в'їзді)		24. Підтвердження завершення операції МДП	
<input type="checkbox"/> 19. Накладені печаті та пломби або роздільовані знаки відміно- неподібностями		<input type="checkbox"/> 20. Тривалість транзитного перевезення	
21. Зареєстровано митницею (якою) _____ за № _____		25. Накладені печаті та пломби або розпізнавальні знаки відміно- неподібностями	
22. Розіг (встановлення маршруту, митниця, де має бути наданий вантаж, тощо)		26. Кількість місць підтверджених при завершенні операції МДП	
23. Підпис посадової особи митниці та штамп митниці з датою XXXXXX		27. Застереження при оформленні XXXXXX	
		<input type="checkbox"/> 28. Підпис посадової особи митниці та штамп митниці з датою XXXXXX	

Цей листок при митному оформленні не відривається

2. Konnossement (Erste Seite)

Carrier: Hapag-Lloyd Container Linie GmbH, Hamburg		Bill of Lading	
Shipper: SPEDITIONS GMBH HEIDELBERG FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY		Multimodal Transport or Port to Port Shipment	
		 Hapag-Lloyd Carrier's Reference: 1377835 B/L-No.: HLCUFR000802228 Page: 2 / 3 Export References: 08/453/4505/000/00MA Forwarding Agent: Consignee's Reference: Place of Receipt: HAMBURG CY Place of Delivery: MANILA SOUTH HARBOUR CY	
Consignee or Order: TO ORDER OF METROPOLITAN BANK AND TRUST CO. METROBANK PLAZA SENATOR GIL J. PUYAT AVENUE EXT. MAKATI CITY, METRO MANILA, PHILIPPINES <small>Notify Address (Carrier not responsible for failure to notify; see clause 20 (1) hereof): SCHUELKE INC 19TH FLR PS BANK TOWER SEN GIL PUYAT AVENUE MAKATI CITY PHILIPPINES</small>			
Precarrying Vessel:	Voyage-No.:		
Ocean Vessel(s): TOKYO EXPRESS	Voyage-No.: 03EC32		
Port of Loading: HAMBURG			
Port of Discharge: MANILA SOUTH HARBOUR			
Container Nos., Seal Nos., Marks and Nos. Number and Kind of Packages, Description of Goods Gross Weight Measurement HLXU 4076109 1 CONT. 40' X 8'6" GENERAL PURPOSE CONT. S. T. C. 22140,0 SEAL: 506523 21 PKG. TARA 3.800 KGS HLXU 4134490 1 CONT. 40' X 8'6" GENERAL PURPOSE CONT. S. T. C. SEAL: 523884 19 PKG. TARA 3.780 KGS 22660,0 HLXU 4417247 1 CONT. 40' X 8'6" GENERAL PURPOSE CONT. S. T. C. SEAL: 516799 21 PKG. TARA 3.750 KGS 21720,0 HLCU 4033919 1 CONT. 40' X 8'6" GENERAL PURPOSE CONT. S. T. C. SEAL: 506545 21 PKG. TARA 3.850 KGS 19940,0 HLXU 4029447 1 CONT. 40' X 8'6" GENERAL PURPOSE CONT. S. T. C. SEAL: 520366 22 PKG. TARA 3.700 KGS 20700,0 PVC SCRAP AS PER PROFORMA INVOICE DATED MARCH 08, 20... 579.30-01 CNF SOUTH HARBOR MANILA			
DOCUMENTARY CREDIT NUMBER 066/LC/001520/00			
** SOUTH HARBOUR, MANILA, PHILS.** 5 CONTAINERS TOTAL KG 107160,0			
Shipper's declared Value [see clause 7(1) and 7(2)] Total No. of Containers received by the Carrier Packages received by the Carrier: 5			
Movement: FCL/FCL Charge Rate Basis Wt/Vol/Vtl P/C Amount THC ORIGIN PREPAID SEAFREIGHT PREPAID THC DESTINATION PREPAID			
Above Particulars as declared by Shipper. Without responsibility or warranty as to correctness by Carrier [see clauses 1(1) and (2)]. RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition unless otherwise noted herein. Total No. of Containers or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite evidence that all of the containers or packages referred to have been delivered to the Carrier in apparent good order and condition hereof (INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TRAFFIC RATES) from the Place of Receipt or the Port of Discharge to the place of delivery as indicated above. The Merchant shall be liable for damage to the Goods in exchange for the Goods or a delivery order. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to the terms and conditions of the bill of lading, which may be printed or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-delivery of this Bill of Lading by the Merchant. IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated below all of this tonnage and date has been signed, one of which being accomplished the others to stand void.			
Place and date of issue: FRANKFURT/MAIN 19. AUG. 20.. Freight payable at: ORIGIN Number of original B/L: HAPAG-LLOYD CONTAINER LINIE GMBH (AS CARRIER) <i>Hans Muster</i>			
Total Freight Prepaid	Total Freight Collect	Total Freight	

2. Konnossement (Ausschnitt der Rückseite)

Bill of Lading · Terms and Conditions

1. Definitions

"Carriage"

means the whole or any part of the operations and services undertaken by the Carrier in respect of the Goods covered by this Bill of Lading.

"Carrier"

means Haapag-Lloyd Container Line GmbH, Hamburg.

"Container"

includes any container, trailer, transportable tank, flat, or any similar article used to consolidate goods and any equipment thereof or connected thereto.

"Freight"

includes all charges payable to the Carrier in accordance with the applicable Tariff or this Bill of Lading.

"Goods"

means the whole or any part of the cargo received from the Shipper and includes any equipment or Container not supplied by or on behalf of the Carrier.

"Hague Rules"

means the provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August, 1924 and includes the amendments by the Protocol signed at Brussels on 23rd February, 1968, but only if such amendments are compulsory applicable to this Bill of Lading.

"Holder"

means any Person for the time being in possession of this Bill of Lading to whom the property in the Goods has passed on or by reason of the consignment of the Goods or the endorsement of Lading or otherwise.

"Indemnify"

includes defend, indemnify and to hold harmless.

"Merchant"

includes the Shipper, Holder, Consignee, Receiver of the Goods or of this Bill of Lading, any Person owning or entitled to the possession of the Goods under this Bill of Lading and anyone acting on behalf of any such person.

"Multimodal Transport"

means the Place of Receipt and/or the Place of Delivery are indicated on the face hereof in the relevant spaces provided that place is outside the Port of Loading and/or the Port of Discharge as indicated on the face hereof.

"Person"

includes an individual, group, company or other entity.

"Port to Port"

means the Goods are transported from the port of loading to the port of discharge without the intervention of any intermediate port.

"Sub-Contractor"

means any carrier, stevedore, terminal and groupage operators, road and rail transport operators and any independent contractors employed by the Carrier in the performance of the Carriage.

"Underlying Carrier"

includes any water, rail, motor, air or other carrier utilized by the Carrier for any part of the transportation of the shipment covered by this Bill of Lading.

2. Carrier's Tariff

The terms and conditions of the Carrier's applicable Tariff are incorporated herein. Particular attention is drawn to the terms and conditions therein relating to carriage and vehicle demurrage. Copies of the relevant provisions of the applicable Tariff are obtainable from the Carrier or his agents upon request. In the case of inconsistency between this Bill of Lading and the applicable Tariff, this Bill of Lading shall prevail except that the applicable Tariff shall govern as to the Freight.

3. Warranty

The Merchant warrants that in agreeing to the terms and conditions hereof he is, or has the authority of, the Person owning or entitled to the possession of the Goods and this Bill of Lading.

4. Sub-Contracting and Indemnity

(1) The Carrier shall not be liable for any loss or damage incurred by the Carrier in respect of any subcontracted work.

(2) In contracting for my forthcoming exemptions and limitations of and exonerations from liability, the Carrier is acting as agent and trustee for all other persons named in this Clause. It is understood and agreed that, other than the Carrier, no person, firm or corporation or other legal entity whatsoever, including but not limited to the Master Officers and crew of the vessel, all agents and Sub-Contractors whatsoever, is, or shall be deemed to be liable with respect to the Goods as Carrier, bailee or otherwise. However, it shall be adjudicated that any other than the Carrier is carrying the Goods, the Carrier shall nevertheless remain liable for all my forthcoming exemptions and limitations of and exonerations from liability provided by law or by the terms hereof. The Carrier is also agreed that each of these persons and companies herein referred to above are intended beneficiaries, but nothing herein contained shall be construed to limit or relieve such persons from liability to the Carrier for acts arising or resulting from their fault or neglect. No claim or allegation shall be made against any of the aforesaid persons for any liability arising from or resulting from carriage of the Goods whether or not arising out of negligence on the part of such person and, if any such claim or allegation is made, the Merchant shall indemnify the Carrier against all consequences thereof.

(3) The provisions of Clause 4.2, including but not limited to the undertakings of the Merchant contained therein, shall extend to claims or allegations of whatsoever nature against other Persons chartering space on the Carrying vessel.

(4) The Merchant shall not be liable for any claim or allegation in respect of the Goods shall be made against the Carrier by any Person other than the addressee of the terms and conditions of this Bill of Lading which imposes or attempts to impose upon the Carrier any liability, whatsoever in connection with the Goods or the Carriage of the Goods, whether or not arising out of negligence on the part of the Carrier and, if any such allegation should nevertheless be made,

to the Goods, the sound value of the Goods is agreed to be the invoice value plus freight and insurance if paid.

(2) Hague Rules, 1974 Convention and U.S. Carriage of Goods by Sea Act Limitation

the Hague Rules, or any amendments thereto as applicable by National law, the liability of the Carrier shall in no event exceed the limit provided for in such National law. Notwithstanding the foregoing, where the Carriage is to or from a port or final destination in the United States, the Carrier's limitation of liability in respect of the Goods shall not exceed U.S. \$ 500.00 per package or, where the Goods are not shipped in packages, U.S. \$ 500.00 per customary freight unit. Where the Hague Rules are applicable otherwise than by National law, Carrier's liability shall in no event exceed U.S. \$ 100.00 per package or unit if the shipped covered by this Bill of Lading originates in a country where the Hague Rules do not apply. Where the Hague Rules are not applicable and if suit is brought in such jurisdiction, Carrier's liability shall not exceed 2 SDRs per kilo of gross weight of the Goods lost or damaged. The Merchant agrees and acknowledge that the Carrier has no knowledge of the value of the Goods, and that higher compensation than the provisions of the Hague Rules may be awarded unless the nature and value of such Goods have been declared by the Merchant before shipment. Any general average contribution and inserted in the Bill of Lading and the applicable Al Valorem freight rate, as set out in Carrier's bill of lading. Any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such declared value. If the declared value is higher than the actual value, the Carrier shall in no event be liable to pay compensation higher than the net invoice value of the Goods plus freight and insurance.

(3) London Limitation Convention

It is hereby agreed by the Merchant that the Carrier qualifies as a person entitled to limit liability under the 1976 Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims. Except to the extent that the mandatory law to the contrary applies, the size of the fund to which the Carrier may limit liability shall be calculated by multiplying the limitation fund of the carrying vessel at the relevant time by the number of TEUs (Twenty Foot Equivalent Unit) aboard at that time for which the Carrier is the contracting carrier and dividing that total by the total number of TEUs aboard at that time.

(4) Delay

The Carrier does not undertake that the Goods shall arrive at the Port of Discharge or Place of Delivery at any particular time or to meet any particular market or use, and the Carrier shall in no circumstances whatsoever and howsoever arising be liable for direct, indirect or consequential loss or damage caused by delay. If notwithstanding the foregoing the Carrier is held responsible for the consequences of any delay it is hereby expressly agreed that the Carrier's liability shall not exceed the cost of Freight under the Contract of Carriage.

(5) Scope of Indemnification

(a) The rights, defenses, limitations and liberties of whatsoever nature provided for in this Bill of Lading shall apply in any action against the Carrier for loss or damage or delay, howsoever occurring and whether the action be founded in contract or in tort and even if the loss, damage or delay arose as a result of unseaworthiness, negligence or fundamental breach of contract.
(b) Unless as otherwise provided herein, the Carrier shall in no circumstances whatsoever and howsoever arising be liable for direct or indirect or consequential loss or damage or loss of profits.

(6) U.S. Fire Statutes: Statutory Exemptions

The Carriage under this Bill of Lading is also subject to all the provisions of Section 4281, 4282, 4283, 4284 and 4286 of the Revised Statutes of the United States and Amendments thereto. Nothing contained in this Bill of Lading shall deprive the vessel, the shipowner or the Carrier of the right to claim the benefit of any statutory exemption from or limitations of liability.

8. Shipper-Packed Containers

If a Container has not been packed by or on behalf of the Carrier:

- The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods caused by:
(a) The unsuitability of the Container for the Goods carried;
(b) The unsuitability or defective condition of the Container or the incorrect setting of any refrigeration controls therefor; provided that, if the Container has been supplied by or on behalf of the Carrier, this unsuitability or defective condition would have been apparent upon inspection by the Merchant at or prior to the time when the Container was packed; or
(c) packing refrigerated Goods that are not at the correct temperature for Carriage.

- The Merchant shall indemnify the Carrier against any loss, damage, liability or expense whatsoever arising from or resulting from any one or more matters referred to in Clause 8.1(c), save that, if the loss, damage, liability or expense was caused by a matter referred to in Clause 8.1(c), the Merchant shall not be liable to indemnify the Carrier in respect thereof unless the proviso referred to in that Clause applies.

- Container with Goods packed by the Merchant shall be properly sealed by the Merchant, and the seal number noted in writing on the Bill of Lading by the Merchant.

- The Merchant shall not be liable for loss of or damage to the Goods carried in a range of plus or minus 2 degrees centigrade in regard to any carrying temperature designated in writing by the Merchant in this Bill of Lading. The term "apparent good order and condition" when used in this Bill of Lading with reference to the Goods which require refrigeration does not mean that the Goods when received were verifiable by the Carrier as being at the required carrying temperature.

- When a carriage is performed as indicated the Carrier merely undertakes that the Container is equipped to maintain the temperature set by the Merchant. The Merchant remains responsible for the consequences of any temperature requirements prior to receipt or after delivery by the Carrier.

9. Inspection of Goods

The Carrier or any Person to whom the Carrier has sub-contracted the Carriage or any Person authorized by the Carrier shall be entitled, but under no obligation, to inspect any Container or

3. Versicherungspolice

JOOST & PREUSS

JOOST & PREUSS GmbH & Co
Assekuranzmakler

Versicherungszertifikat (Einzelpolice) Certificate (Policy) of Marine Insurance

Versicherungssumme <i>Sum Insured</i>	Ausfertigungsort und -tag <i>Place and Date of Issue</i>	Exemplare <i>Copies</i>	Laufende-Police-Nr. <i>Open Cover No.</i>	Zertifikat Nr. <i>Certificate No.</i>
EUR 14.425.--	Hamburg, 8.7...	2	0718	3368

Hiermit wird bescheinigt, daß auf Grund der obengenannten Laufenden-Police Versicherung übernommen worden ist gegenüber:
This is to certify that insurance has been granted under the above Open Cover to: the holder

für Rechnung wen es angeht, auf nachstehend näher bezeichnete Güter:
for account of whom it may concern, on the following goods:

N Y P	6 cases	Hard Mica Sheets	2.130,--kos
Hong Kong	=====	FR21M	0.5
Made in W.Germany			=====
C/NO. 1-6			

für folgende Reise (Transportmittel, Reiseweg):
for the following voyage (conveyance, route):

by: MV "Korean Jacejin" and/or other conveyance
fm: Interior Germany via Hamburg
to: Hongkong

von Haus zu Haus gemäß Ziffer 5 der ADS Güterversicherung 1973 in der Fassung 1984 (siehe Rückseite)
from warehouse to warehouse, in accordance with Clause 5 of the German General Rules of Marine Insurance, Special Conditions for Cargo (ADS Cargo 1973 - Edition 1984) as printed overleaf.

Schäden zahlbar an den Inhaber dieses Zertifikates. Mit Schadenzahlung gegen eine Ausfertigung werden die anderen ungültig.
Claims payable to the holder of this certificate. Settlement under one copy shall render all others null and void.

Bedingungen / Conditions:

- Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen (ADS) Besondere Bestimmungen für die Guterversicherung
German General Rules of Marine Insurance (ADS), Special Conditions for Cargo (ADS Cargo 1973 - Edition 1984).
- Bedingungen der obengenannten Laufenden-Police. / Terms and conditions of the above Open Cover.
- Deckungsform (siehe-Rückseite) / Form of cover (see overleaf).
 - Volle Deckung / Full cover
 - Strandungsfaldeckung / Stranding Cover
- Klauseln (siehe-Rückseite) / Clauses (See overleaf): 1,2,3,

Anweisungen für den Schadenfall siehe Rückseite.

See overleaf for instructions to be followed in case of loss or damage.

Havariekommissar / Claims Survey Agent:

Chung Do Yan
Nathan Road 1184
Kowloon / Hong Kong
Tel.: (00928) 36100124
Tlx.: Hongkong 95061

Prämie bezahlt / Premium Paid

Namens und in Vollmacht der beteiligten Gesellschaften:
For and on behalf of all insurance companies participating:

4.a) Antrag zur Gemeinschaftslizenz

Aktenzeichen: 98/ - 2312.3

**Bundesamt für Güterverkehr
Schiffbauerdamm 13
10117 Berlin**

ANTRAG

auf Erteilung von Genehmigungen für den
grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr
für das Kontingentjahr

2004

Telefon: 030 / 28 88 56 410 oder 411 - direkt
030 / 28 88 56 - 3 - Vermittlung
Telefax: 030 / 280 80 80 - direkt
030 / 282 92 62

Name, Firma, Anschrift

evtl. abweichende Versandanschrift

Telefon:

Ich / Wir beantrage(n) folgende Fahrtgenehmigungen (bitte Anzahl in die entsprechenden Felder eintragen):

Land	Einzelfahrtgenehmigungen		Jahresgenehmigungen	
	grüne	Dreiländerverkehr	grüne	
Aserbaidschan		1		
nicht europäische Staaten	Belarus (Weißrussland)			
	Georgien			
	Kasachstan			
	Kirgisistan			
	Moldau			
	Russ.-Föderation			
	Ukraine			
	Usbekistan			
europäische Staaten	Belgien			
	Estonia			
	Finnland			
	Großbritannien			
	Irland			
	Litauen			
	Niederlande			
	Norwegen			
	Schweden			

Die Zustellung erfolgt per: Brief

Post-Express*

über Nacht

Selbstabholung am _____
Mo - Do: 09:00 - 15:00 Uhr
Fr: 09:00 - 14:00 Uhr

vor 12.00 Uhr
vor 10.00 Uhr
vor 09.00 Uhr

* gegen Übernahme
der Versandkosten

Kunden-Nummer: _____

, 02.07.2004

Ort, Datum

Stempel / Unterschrift

¹ Felder sind grün unterlegt

4.b) Gemeinschaftslizenz (Erste Seite)

EUROPÄISCHE WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT



(1)

Bundesanstalt
für den Güterfernverkehr

LIZENZ Nr. D/ 9814
für den grenzüberschreitenden gewerblichen
Güterkraftverkehr

Diese Lizenz berechtigt ²⁾

Emil Schnell & Co.
Güterverkehr-Spedition-Logistik
Holstenwall 14 – 17
20355 Hamburg

auf allen Verkehrsverbindungen für die Wegstrecken im Gebiet der Gemeinschaft zum
grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr im Sinne der Verordnung (EWG)
Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 und der allgemeinen Bestimmungen dieser
Lizenz.

Besondere Bemerkungen: Keine

Diese Lizenz gilt vom 20. 01. 1993 bis zum 19. 01. 1998

Erteilt in Köln, am 20. 01. 1993

Seinwartz
(3)



¹⁾ Nationalitätszeichen : B (Belgien), DK (Dänemark), D (Deutschland), GR (Griechenland), E (Spanien), F (Frankreich), IRL (Irland), I (Italien), L (Luxemburg), NL (Niederlande), P (Portugal), GB (Vereinigtes Königreich).

²⁾ Name oder Firma und vollständige Anschrift des Transportunternehmers.

³⁾ Unterschrift und Dienstsiegel der zuständigen Behörde oder Stelle, die die Lizenz erteilt.

4.b) Gemeinschaftslizenz (Zweite Seite)

(Wortlaut in der, in den oder in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, der die Lizenz erteilt)

Allgemeine Bestimmungen

Diese Lizenz wird gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten ausgestellt.

Sie berechtigt auf allen Verkehrsverbindungen für die Wegstrecken im Gebiet der Gemeinschaft, gegebenenfalls unter den in der Lizenz festgelegten Bedingungen, zum grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr für Beförderungen

- mit oder ohne Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder eines oder mehrere Drittländer, bei denen sich der Ausgangspunkt und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten befinden,
- mit oder ohne Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder eines oder mehrere Drittländer, bei denen sich der Ausgangspunkt in einem Mitgliedstaat und der Bestimmungsort in einem Drittland oder umgekehrt befindet,

zwischen Drittländern mit Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten sowie zu Leerfahrten in Verbindung mit diesen Beförderungen.

Im Falle einer Beförderung aus einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt gilt diese Lizenz für die Wegstrecke im Gebiet des Mitgliedstaats, in dem die Be- oder Entladung stattfindet, sobald das hierzu erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 geschlossen worden ist.

Die Lizenz ist persönlich und nicht übertragbar.

Sie kann von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der sie erteilt hat, insbesondere dann entzogen werden, wenn der Transportunternehmer

- es unterlassen hat, alle Bedingungen für die Verwendung der Lizenz zu erfüllen;
- zu Tatsachen, die für die Erteilung bzw. Erneuerung der Lizenz erheblich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.

Das Original der Lizenz ist vom Transportunternehmen aufzubewahren.

Eine beglaubigte Abschrift der Lizenz ist im Fahrzeug mitzuführen¹. Bei Fahrzeugkombinationen ist sie im Kraftfahrzeug mitzuführen. Sie gilt für die gesamte Fahrzeugkombination auch dann, wenn der Anhänger oder Sattelanhänger nicht auf den Namen des Lizenzinhabers amtlich zugelassen oder zum Verkehr zugelassen ist oder wenn er in einem anderen Staat amtlich zugelassen oder zum Verkehr zugelassen ist.

Die Lizenz ist den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

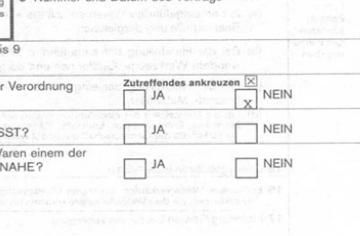
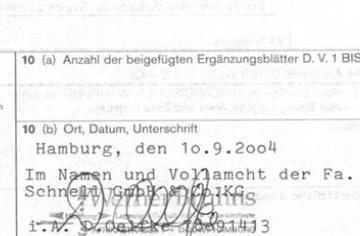
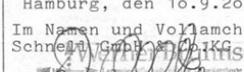
Der Lizenzinhaber ist verpflichtet, im Gebiet jedes Mitgliedstaats insbesondere dessen Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Durchführung von Beförderungen und für den Straßenverkehr einzuhalten.

¹ Unter Fahrzeug ist ein in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination zu verstehen, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeförderung bestimmt sind.

5. Einheitspapier (Ausfuhr)

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT Nr. AV 6825737									
1 <input type="checkbox"/> Versender/Ausführer Nr. DE2761042 Emil Schnell GmbH & co.KG Jungfernstr. 2 20095 Hamburg									
2 Empfänger Nr. Nippon Fumatsu Osaka Co.Ltd. Yokomaihu 4 Mainbuilding Osaka 541/Japan									
3 Verantwortlicher für das Versendungs-/Ausfuhrland 4 Verantwortlicher für den Zahlungsverkehr Nr. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX									
5 Anmelder/Vertreter DE2751212 2 Im Namen und Vollmacht des An- melder/Werner Bruhns Lagerei- gesellschaft mbH, Afrikastr. 20457 Hamburg									
6 Kennzeichen und Staatszugehörigkeit des Beförderungsmittels beim Abgang XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXX 1									
7 Kennzeichen und Staatszugehörigkeit des grenzüberschreitenden aktiven Beförderungsmittels ex Lager									
8 Verkehrswege an 1 Inländischer Ver- ZF Ladeort XXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXX									
9 Ausgangszeitstelle DE4851									
10 Packstücke und Waren- bezeichnung Zeichen und Nummer - Container Nr. - Anzahl und Art Cont.-Nr. XXXX 123 456-7 200 Sack Pfeffer, schwarz (SA)									
11 Besonders Vermerke/ Vorgänge/ Unterschriften/ Bescheinigungen u. Ge- nehmigungen									
12 Abgaben- berechnung									
13 AHNEDUNG									
14 VERSENDUNGS-/AUSFUHRSTELLE									
15 Positionen 8 Packst. insgesamt 7 Belegnummer 1 XXXXXXXXX #136910									
16 Erster Best. 11 Handels- 13 G.L.P. XXXX Land XXXX land XXXXX									
17 Versendungs-/Absatzland 15 Vers.-Ausf.L.Code 17 Bestimm.L.Code XXXXXXXXXXXXXXXXXX a,XXX b,XX JP b,XX									
18 Ursprungsland 16 Bestimmungsland XXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXXXX									
19 Leistungsbedingung 20 Leistungsbedingung CFR Osaka XX									
20 Währung u. in Rechte gestellter Gutsmitbr. 21 Umrechnungskurs 24 Art des USD 12.500,00 XXXXXXXXX 1 1 Geschäfts									
21 Finanz- und Bankangaben									
22 Sonstige Auskünfte/Ver�aper Z/ZZZ/Z.....									
23 Besondere Maßeinheit Code B.V. XXX									
24 Statistischer Wert 8.576,92									
25 Bemerkung des Lagers mbH Werner Bruhns Lag.									
26 ANGABEN FÜR VERBUCHUNGZWECKE									
Ausfuhranmeldung									
Zollstelle der ergänzenden Anmeldung Bezeichnung: Anschrift:									
27 Hauptverpflichteter Nr. Unterschrift: c ABGANGSSTELLE									
28 vertreten durch Ort und Datum: XXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXX									
29 Sicherheit nicht gültig ab XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXXXX									
30 PRÜFUNG DURCH DIE ABGANGSSTELLE Ergebnis: Angetragene Verschlüsse: Anzahl: Zeichen: Frist (letzter Tag): Unterschrift:									
Stempel: 31 Ort und Datum: Hamburg, den 21.2.2008 Unterschrift und Name des Anmelders/Vertreters: Im Namen und Vollmacht der Fa. Emil Schnell GmbH & Co.KG 									
32 Dössel & Rademacher, Brandenburger 42, 20457 Hamburg, Tel. 040 32 32 30-0, Telefax 040 32 32 30-30 E-Mail: TEL 745 45 47, Telefax 040 745 45 48									

6. Anmeldung der Angaben über den Zollwert D.V.1 (Erste Seite)

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT		ANMELDUNG DER ANGABEN ÜBER DEN ZOLLWERT D. V. 1	
1 Verkäufer (Name oder Firma, Anschrift) VIN LOH VIETNAM PEPPER PRODUCTION Main Road 4 Hochiminh City/Vietnam		FÜR AMTLICHE ZWECKE 	
2 (a) Käufer (Name oder Firma, Anschrift) 2761042 Emil Schnell GmbH & Co.KG Jungfernstrieg 2 20095 Hamburg		3 Lieferungsbedingung (z. B. FOB New York) CFR Hamburg	
2 (b) Zollwertanmelder (Name oder Firma, Anschrift) 2761041 Werner Bruhns Lagereigesellschaft mbH Afrikastr. 1 20457 Hamburg		4 Nummer und Datum der Rechnung 4711 v. 24.6.2004	
WICHTIGER HINWEIS <small>Verkäufer, Käufer und Vorlage dieser Anmeldung übermittelt der Zollwertanmelder die Verantwortung bezüglich der Richtigkeit und Vollständigkeit der auf diesem Vordruck und sämtlichen mit ihm zusammen vorgelegten Ergänzungsbögen gemachten Angaben und bezüglich der Echtheit aller als Nachweis vorgelegten Unterlagen. Der Zollwertanmelder verpflichtet sich auch zur Erteilung aller zusätzlichen Informationen und zur Vorlage aller weiteren Unterlagen, die für die Ermittlung des Zollwerts der Waren erforderlich sind.</small>		5 Nummer und Datum des Vertrags 	
6 Nummer und Datum der früheren Zollsentscheidungen zu den Feldern 7 bis 9			
7 (a) Sind Käufer und Verkäufer VERBUNDEN im Sinne von Artikel 143 der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93? – Falls NEIN, weiter zu Feld 8 <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN			
(b) Hat die Verbundenheit den Preis der eingeführten Waren BEEINFLUSST? <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN			
(c) (Antwort freigestellt) Kommt der Transaktionswert der eingeführten Waren einem der Werte in Artikel 29 Abs. 2b der Verordnung (EWG) 2913/92 SEHR NAHE? <small>Falls JA, Einzelheiten angeben</small> <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN			
8 (a) Bestehten EINSCHRÄNKUNGEN bezüglich der Verwendung und des Gebrauchs der Waren durch den Käufer, ausgenommen solche, die – durch das Gesetz oder von den Behörden in der Gemeinschaft auferlegt oder gefordert werden, – das Gebiet abgrenzen, innerhalb dessen die Waren weiterverkauft werden können, – sich auf den Wert der Waren nicht wesentlich auswirken? <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN			
(b) Liegen hinsichtlich des Kaufgeschäfts oder des Preises BEDINGUNGEN vor oder sind LEISTUNGEN zu erbringen, deren Wert im Hinblick auf die zu bewertenden Waren nicht bestimmt werden kann? <small>Art der Einschränkungen, Bedingungen oder Leistungen angeben.</small> <small>Falls der Wert im Hinblick auf die zu bewertenden Waren bestimmt werden kann, Betrag in Feld 11 b angeben.</small>			
(c) Hat der Käufer unmittelbar oder mittelbar LIZENZGEBÜHREN für die eingeführten Waren nach den Bedingungen des Kaufgeschäfts zu zahlen? <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN			
(d) Ist das Kaufgeschäft mit einer Vereinbarung verbunden, nach der ein Teil der Erlöse aus späteren WEITERVERKAUFS, sonstigen ÜBERLASSUNGEN oder VERWENDUNGEN unmittelbar oder mittelbar dem Verkäufer zugute kommt? <small>Falls JA zu (a) oder auch (b): Die Umstände angeben und, wenn möglich, die Beträge in den Feldern 15 und 16 angeben.</small>			
(e) Besteht eine BESONDERE VERGÜTUNG, die den Käufer unmittelbar oder mittelbar zu entrichten hat?			
9 (a) Hat der Käufer unmittelbar oder mittelbar LIZENZGEBÜHREN für die eingeführten Waren nach den Bedingungen des Kaufgeschäfts zu zahlen? <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN			
(b) Ist das Kaufgeschäft mit einer Vereinbarung verbunden, nach der ein Teil der Erlöse aus späteren WEITERVERKAUFS, sonstigen ÜBERLASSUNGEN oder VERWENDUNGEN unmittelbar oder mittelbar dem Verkäufer zugute kommt? <small>Falls JA zu (a) oder auch (b): Die Umstände angeben und, wenn möglich, die Beträge in den Feldern 15 und 16 angeben.</small>			
10 (a) Anzahl der beigefügten Ergänzungsbögen D. V. 1 BIS 			
10 (b) Ort, Datum, Unterschrift Hamburg, den 10.9.2004 <small>Im Namen und Vollamcht der Fa. Emil Schnell GmbH & Co.KG</small>  <small>i.A. S. Oekeler, 08.09.14.13</small>			
<small>* PERSONEN GELTEN NUR DANN ALS VERBUNDEN, WENN</small> <ul style="list-style-type: none"> (a) sie der Leitung des Geschäftsbetriebs der jeweils anderen Person angehören; (b) sie Teilhaber oder Gesellschafter von Personengesellschaften sind; (c) sie in einer Arbeitsgemeinschaft/Ambition untereinander befinden; (d) eine beliebige Person unmittelbar oder mittelbar 5% oder mehr der im Umlauf befindlichen stimmberechtigten Anteile oder Aktien beider Personen besitzt oder kontrolliert; (e) beide Personen gemeinsam einen Betrieb führen; (f) beide von ihnen unmittelbar oder mittelbar von einer dritten Person kontrolliert werden; (g) sie zusammen unmittelbar oder mittelbar eine dritte Person kontrollieren oder (h) sie Mitglieder einer Familie sind. <small>Die Tatsache daß ein Käufer und ein Verkäufer miteinander verbunden sind, schließt die Anwendung des Transaktionswerts nicht unbedingt aus (siehe Artikel 29 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 und Anhang 23 zu der VO (EWG) Nr. 2454/93).</small>			
<small>Auf das Merkblatt „Zollwert“ (Vordruck 0468) wird hingewiesen. Hinweis nach § 9 Abs. 2 Bundesdatenschutzgesetz Zu den Angaben in diesem Vordruck sind Sie nach Artikel 178 der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 und nach § 11 Abs. 1 Umsatzsteuergesetz verpflichtet.</small>			

203771 Münster, Postfach 1281, Telefon 0211/8232323
 603229 Frankfurt (Main), Postfach 1281, Telefon 069/70210, 97127784
 831131 Berlin, Postfach 1281, Telefon 030/39734952, 47237774
 155533 Badische Zeitung, Postfach 1281, Telefon 030/39734952, 47237774
 155533 Badische Zeitung, Postfach 1281, Telefon 030/39734952, 47237774
 155533 Badische Zeitung, Postfach 1281, Telefon 030/39734952, 47237774



6. Anmeldung der Angaben über den Zollwert D.V.1 (Zweite Seite)

		Ware (Pos.)	Ware (Pos.)	Vermerke der Zollstelle
A. Grundlage der Berechnung:	11 (a) Nettopreis in der RECHNUNGSWÄHRUNG (Tatsächlich gezahlter Preis oder Preis im maßgebenden Bewertungszeitpunkt)			
	Nettopreis in NATIONALER WAHRUNG (Umrechnungskurs)			
	(b) Mittelbare Zahlungen (siehe Feld Bb) (Umrechnungskurs.....)			
	12 Summe A in NATIONALER WÄHRUNG			
B. HINZURECHNUNGEN: Kosten in NATIONALER WAHRUNG, die NICHT in A enthalten sind *) Gegebenenfalls NACHSTEHEND frühere Zollscheidungen hierzu angeben	13 Kosten, die für den Käufer entstanden sind (a) Provisionen (ausgenommen Einkaufsprovisionen)			
	(b) Maklerlöhne			
	(c) Umschließungen und Verpackung			
	14 Gegenstände oder Leistungen, die vom Käufer unentgeltlich oder zu ermäßigten Preisen für die Verwendung im Zusammenhang mit der Herstellung und dem Verkauf zur Ausfuhr der eingeführten Waren geliefert werden Die aufgeführten Werte sind ggf. entsprechend aufgeteilt. (a) In den eingeführten Waren enthaltene Materialien, Bestandteile und dergleichen			
	(b) Bei der Herstellung der eingeführten Waren verwendete Werkzeuge, Gußformen und dergleichen			
	(c) Bei der Herstellung der eingeführten Waren verbrauchte Materialien			
	(d) Für die Herstellung der eingeführten Waren notwendige Techniken, Entwicklungen, Entwürfe, Pläne und Skizzen, die außerhalb der Gemeinschaft erarbeitet wurden			
	15 Lizenzgebühren (siehe Feld 9a)			
	16 Erlöse aus Weiterverkäufen, sonstigen Überlassungen oder Verwendungen, die dem Verkäufer zugute kommen (siehe Feld 9b)			
	17 Lieferungskosten bis (Ort des Verbringens)			
(a) Beförderung				
(b) Ladekosten und Behandlungskosten				
(c) Versicherung				
18 Summe B				
C. ABZUGE: Kosten in NATIONALER WAHRUNG, die in A ENTHALTEN sind *)	19 Beförderungskosten nach Ankunft am Ort des Verbringens			
	20 Zahlungen für den Bau, die Errichtung, Montage, Instandhaltung oder technische Unterstützung nach der Einfuhr			
	21 Andere Zahlungen (Art)			
	22 Zölle und Steuern, die in der Gemeinschaft wegen der Einfuhr oder des Verkaufs der Waren zu zahlen sind			
23 Summe C				
24 ANGEMELDETER WERT (A + B - C)				
*) Wenn Beträge in AUSLÄNDISCHER WAHRUNG zu zahlen sind, hier den Betrag in ausländischer Währung und den Umrechnungskurs unter Bezug auf jede Ware und Zeile angeben.				
Bezug	Betrag	Umrechnungskurs		
Zusätzliche Angaben				

7. AES

ZODIAK-Variante

AES - Kopfinformationen		Belegpositionen AES		Außenhandelsdaten		Referenzen	
Zollanmeldung	0080000502	EU	EU	Auslieferung	00000000000000000000000000000000	Waldemar Rütti	
Art der Anmeldung		EU		S. Pos.	Materialnummer	El. kurzed	
Ausfahrt	Überführung	GUSFÜHR IN EIN EFTA LAND		Menge	50 .000 KG	Dichtungsringe - Farbsicher 2*	
Vermerk für Aufzählnummern	Vermerk für Aufzählnummern	(VOLLSTÄNDIGE AUSFÜHRANMELDUNG ZUM ZWEI				Einheit	
Referenzen		e					
Beteiligten Konst.		ANHALTER IST AUSFÜHRER KEINE VERTRIEBLINK					
Bewilligungsnummer		00000 DE5894240010					
Reg.-Nr. Fremdsystem							
Ausfuhrerstattung							
Bedürfnis		CH		Ursprung / Verfahren	02	Werte / Gewichte	
Bestimmungsland		Schweiz		angemeldetes Verfahren	10	Nettogewicht	50 .000
Container-UN		1		vorangegangenes Verfahren	90	Bruttogewicht	55 .000
Verkehrszw. Grenze		3		weiteres Verfahren		An-Menge	50 .000
Verkehrszw. Inland		3				Obergrenz Wert	5 .000,00
Art der Beförderung		STRASSENVERKEHR					
Grenze Bei Mittel		35					
Stadtz. Grenze							
Gesamtgewicht		55					
Referenzen							
Reg.-Nr. Fremdsystem							
Vernerk							

8. Einheitspapier (Einfuhr)

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT		A BESTIMMUNGSSTELLE	
		I ANMELDUNG	
Exemplar für das Bestimmungsland und	6	2 Versender/Ausführer Nr.	IM 4 XXXXX
	<input type="checkbox"/> VIN LOH VIETNAM PEPPER PRODUCTION Main Road 4 Hochiminh City		
	3 Verdonke	4 Ladefästen 1 1 XXXXX	
	5 Postfomne	6 Packst. insgesamt 1 XXXXXXXX	
	7 Bezugnummer		
	8 Empfänger Nr.	10 Letztes Herkunftsland DE Land	
	Emil Schnell GmbH & Co.KG Jungfernstrieg 2 20095 Hamburg	11 Hand/Etz. DE Land	
	14 Anmelder/Vertreter wie PoS. 8/dir. Vertreter Werner Bruhns Lagereigesellschaft mbH, Afrikastr. 1, 20457 Hamburg 2761041	12 Angaben zum Wert XXXXXXXXXXXXXXXXXX	
	15 Versendungs-/Ausfuhrland Vietnam	13 G.L.P. XXXXXXXXXXXXXXXXXX	
	16 Ursprungsland Vietnam	17 Bestimmungsl. Code b1 o2 b1	
18 Kennzeichen und Staatszugehörigkeit des Beförderungsmittels bei der Ankunft LKW-Nr. 2761041	19 Cr. 0		
21 Kennzeichen und Staatszugehörigkeit des grenzüberschreitenden aktiven Beförderungsmittels ex Lager	20 Lieferbefehlung CFR Hamburg		
25 Verkehrszweig an der Grenze 3 kehrzweig	22 Währung u. in Rechn. gestellter Gesamtbetrag USD 18.750,00		
26 Inlandischer Verkehrszweig 27 Entlieferort Hamburg o2	23 Umrechnungskurs 1,2331		
28 Finanz- und Bankangaben XXXXXXXXXXXXXXXXXX	24 Art des Geschäfts 1 1		
29 Eingangspoststelle 4851	30 Warenart		
31 Packstücke und Warenbezeichnung Zeichen und Nummern - Container Nr. - Anzahl und Art	32 Postfond 1 Nr. 33 Warennummer 0904 11po 000		
Marke: VIN LOH VIETNAM			
250 Sack Pfeffer, schwarz, ganz			
34 Urspr. Land Code b1 VN b1 XX 35 Rohmasse (kg) 15.250,00	36 Prüfenz 100		
37 VERFAHRENEN 4078 0 38 Eigengasse (kg) 15.000,00	39 Kontingent		
40 Summatische Anmeldung/Vorpapier			
41 Besondere Maßeinheit EUR	42 Antikepreis XXXXXXXXXXXXXXXXXX 43 B.M. XXXXXXXXXXXXXXXXXX Code b1		
Beförderungskosten: EUR 90,00			
Versicherung: 0,5% = 76,03 EUR			
44 Besondere Vermöke/ Vorgelegte Unterlagen/ Bescheinigungen u. Ge- rechtsregisterung	45 Berechtigung XXX XXXXXXXXXXXXXXXXXX		
46 Statistischer Wert 15.281,61			
47 Abgaben- berechnung Art Benennungsgrundlage Satz Befrag ZA 48 Zahlungsaufschub HH- Zoll	49 Bezeichnung des Lagers		
101 15.281,61 EUR E	EURO		
200 15.371,61 EUR E			
Summe:			
50 Hauptverpflichteter Nr. Unterschrift: C ABGANGSSTELLE			
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX			
51 Vorgesetzte Durchgangs zustellen (und Land) vertraten durch Ort und Datum:			
XXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXX XXXXXXXXXX XXXXXXXXXX XXXXXXXXXX XXXXXXXXXX			
52 Sicherheit nicht gültig fürXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	53 Bestimmungsstelle (und Land) Code b1 XXX XXXXXXXXXXXXXXXXXX		
54 Ort und Datum: Hamburg, den 10.9.2004			
Unterschrift und Name des Anmelders/Vertreters: Im Namen und Vollmacht der Fa. Emil Schnell GmbH & Co. i.A.D. Oelfke 78091413			
0737 Einheitspapier (Bestimmung - Eingang/Einfuhr -) - III B I - (1998)			

9.a) Einheitspapier (Gemeinschaftl. Versandverfahren, gVV)/ mit Hilfe von NCTS (Seite 1)

Bezugsnummer . . . : ZZZ
Arbeitsnummer . . . : 08DE485113674178A9

Verfahren . . . : T1	vereinfacht: N	Wiedergest-Dat:	
Anzahl Positionen: 1	Packstücke : 250	Gesamtmasse:	15.250,00
	Ladeort . . . :		
Annahmedatum . . . :		Überlass-Datum:	

Versender:
Name : Vin Loh Vietnam Pepper Production

TIN :
Straße : Main Road 4
Land : VN Vietnam
Plz/Ort : 1112 Hochiminh City

Empfänger:
Name : Emil Schnell GmbH & Co.KG
TIN :
Straße : Jungfernstieg 2
Land : DE Deutschland
Plz/Ort : 20095 Hamburg

Hauptverpflichteter:
Name : WERNER BRUNNS LAGEREIGES. MBH
TIN : 2761041
Straße : AFRIKASTR. 1
Land : DE Deutschland
Plz/Ort : 20457 HAMBURG

Stellvertreter:
Name : Dorit Oelfke
Stellung : Angestellte

Versandland . . . : VN Vietnam
Bestimmungsland . . . : DE Deutschland

Bef.mittel Abgang: DE LKW
Bef.mittel Grenze: DE LKW
verbindl. Route :
Aussetzung . . . :

Art: 10

Sicherheit:
Art : 1
Zollstelle . . . :
Zeichen :
nicht gültig für:
Betrag : 2.400,00
GRN : 05DE0000000001338
TIN Hauptverpf.:

Abgangsstelle . . . : DE004851 Bestimmungsstelle: DE005380

9.a) Einheitspapier (Gemeinschaftl. Versandverfahren, gVV)/ mit Hilfe von NCTS (Seite 2)

Bezugsnummer . . : ZZZ
Arbeitsnummer . . : 08DE485113674178A9

Position: 1

Anm.-Art:
WarenNr.: 0904110000 Sen.Code:
Warenbez: Pfeffer, schwarz, ganz

Rohmasse: 15.250,000 Eigenma.: 15.000,000
Ver.Land: Vietnam Bes.Land:
Export : Beschrä.: Abgaben :
Ausgang : aus EU aus Land:

Packstücke Zeichen
250 Sack Adr

Vorpap. : OHNE

9.b) Zollanmeldung mit Hilfe von ATLAS (Seite 1)

ZOADZD31	Zollanmeldung	WZWZ/2008						
Registrier-Nr. : 00000000000000004851	Atlas Vers.: 7.1							
Bezugsnummer : WZWZ/2008	Anz. Pos. :	1						
Versender								
Name : Facenda Brasil AGRO Brasil LTDA.								
Straße : Avenida Brasil 5								
PLZ (Straße) : 387779	Ort (Straße) :	Brasilandia de Minas						
Anmelder = Empfänger : J								
Empfänger								
Name : Emil Schnell GmbH & Co.KG								
Zoll-Nr : 2761042								
Straße : Jungfernstieg 2								
PLZ (Straße) : 20095	Ort (Straße) :	Hamburg						
Vertretung : 1	Vertreter Zoll-Nr :	2761041						
Vorsteuerabzug : J	Zulassungsnummer :							
Sitz Einführer : 0	Adresse Rechnung :	N						
Zahlungsart : E	Adresse Erwerber :	N						
BearbeiterIn : DORIT OELFKE	Adresse DÜD :	N						
Art der Anmeldung : EZA D	Zollrechtl.Status:	IM						
Verfahren : 40								
Verkehrszweig-Inland : 3	Bef.Mittel bei Ankunft:	LKW						
Verkehrszweig-Grenze : 1	Bef.Mittel Grenze, Nat:	SG						
Beförderungsart : 02								
Versendungsland : BR BRASILIEN								
BestBundLand : 02 Hamburg								
Lieferbed./-Ort/-Schl.: CFR Hamburg								
Vorpapier, -Art : OHNE	Beend.Ant. :	N						
-Nummer :								
Geschäfts-Art : 11	Rechnungspreis/Währung:	18.750,00 USD						
stat.Status : 04								
Eingangszollst. : DE004851 HAMBURG-WALTERSHOF								
Adress. Zollstelle : 4851 HZA Hamburg-Hafen - ZA Waltershof								
Unterlagen:	Bereich	Art	Nummer	Datum				
	4	N380	1234	11.02.2008				
Aufschubangaben:								
Aufschub-Art	Art	Aufsch.	Antrag	Zoll-Nr	Konto	Bew.	HZA	Kto-Nr.
10		F		2761041	HH		000211	
20		F		2761041	HH		000227	

9.b) Zollanmeldung mit Hilfe von ATLAS (Seite 2)

ZOADZD31	Zollanmeldung		WZWZ/2008
Position : 1			
V erfahren : 4078	EU-Code . . . :		Abgab. Steuerung:
Waren-Nr. : 09042090000	-Zus.-Codes:		
Warenbez. : PAPRIKAPULVER GATTUNG CAPSICUM DIE FREIGABEBESCHEINIGUNG WIR			
	D BEI ABFERTIGUNG MIT VORGELEGT.		
Ursprungsland : BR	Rohmasse :	5.500,0	
	Eigenmasse :	5.000,0	
Begünstigung : 200			
Begünstigungsmenge : 0,000	-ME/Qual. :		
AHSt. Menge :	-Maßeinh. :		
Menge Zoll :	-Maßeinh. :		
Menge Zugang :	-Maßeinh. :		
Anzahl Packstücke : 100	-Art : SA		
- Zeichen:			
Zusätzl. Angaben :			
Art-Preis : 18.750,00 USD			
Zollwert : 12.929,71 EUStKosten :	100,00		
stat. Wert : 12.929			
Menge Agrarzoll : 0,000 -ME/Qual. :			
Bes. Wert EUR /Art : 0,00 0,00 0,00			
TabakStZeichen :	Bes. Bedingung für bes. Abgabensatz :		
PV-Minderung, mindernde Abgabengr.: -Mind.-Betrag :	0,00		
Veredelungsentgelt/Wertsteigerung : 0,00			
Unterlagen		Datum	Abschreibungs-
Bereich	Art Nummer	Vorlage	Kz Menge/-Wert MEH
3	N865 A263255	10.02.2008 J	0,000
4	7HHF SUDU 684000	10.02.2008 J	0,000

9.b) Zollanmeldung mit Hilfe von ATLAS (Seite 3)

ZOAZDZ31	Zollanmeldung	WZWZ/2008
D.V.1 - Vorderseite		
Verkäufer . . . : Facenda Brasil AGRO Brasil LTDA. (0000000)		
Käufer . . . : Emil Schnell GmbH & Co.KG (2761042)		
ZollwAnmeld : Emil Schnell GmbH & Co.KG (2761042)		
Vertreter . . . (2761041)		
Vertretungsverhältnis : 1 Vertretung im Namen und für Rechnung des Anmelders (direkte Vertretung)		
Angaben zu Feld 7 bis 9 Kennzeichen Verbundenheit Verkäufer und Käufer . . . : 0		
Einschränkungen : N		
Bedingungen/Leistungen : N		
Kennzeichen Lizenzgebühren : N		
<u>Kennzeichen Weiterverkäufe/Überlassungen/Verw. . . : N</u>		
D.V.1 - Rückseite		
Position : 1		
Ges. Rechn.-Preis: 18.750,00 USD Zollwert : 12.929,71 EUR		
Kosten für EUST : 0,00 EUR stat. Wert : 12.929 EUR		
EuSt. Kst. Zusatz: 100,00 EUR		
EuSt. Kst. Gesamt: 100,00 EUR		
Ort des Verbringens: HAMBURG		
Art Bezeichnung	Betrag in GW V	Kurs Anteil in %
R Rechnungspreis	18.750,00 USD +	1.457400
012 Versicherung	64,33 EUR +	64,33
EUR-Betrag		
		12.865,38
		64,33

10. Luftfrachtbrief (AWB)

1	1																																																
<p>Shipper's Name and Address Müller & Co. Import-Export Chilehaus C 20457 Hamburg</p> <p>Shipper's Account Number</p> <p>2</p>																																																	
<p>NOT NEGOTIABLE AIR WAYBILL</p> <p>ISSUED BY Lufthansa AG</p> <p>Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity</p>																																																	
<p>Consignee's Name and Address TECHNICAL PRODUCTS LTD P.O.B. 627 SINGAPORE Phone: 327567</p> <p>2</p>																																																	
<p>Issuing Carrier's Agent Name and City Hamburg Express Airfreight</p>																																																	
<p>Agent's IATA Code 3 Account No. 6086</p> <p>4 5 6 7</p>																																																	
<p>Airport of Departure (addr. of first Carrier) and Requested Routing HAMBURG VIA FRA</p>																																																	
<table border="1"> <tr> <td>To</td> <td>By First Carrier</td> <td>Routing and Destination</td> <td>To</td> <td>by</td> <td>To</td> <td>by</td> <td>Currency</td> <td>WTNAL</td> <td>Other</td> <td>Declared Value for Carriage</td> <td>Declared Value for Customs</td> </tr> <tr> <td>FRA</td> <td>LUFTHANSA</td> <td>SIN LH</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>EUR</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>NVD</td> <td>1.850,00</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Airport of Destination SINGAPORE</td> <td colspan="2">Requested Flight Date LH 700/11</td> <td colspan="2">LH 694/11</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="4">INSURANCE: If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions therefor, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"</td> </tr> <tr> <td colspan="12">11</td> </tr> </table>		To	By First Carrier	Routing and Destination	To	by	To	by	Currency	WTNAL	Other	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs	FRA	LUFTHANSA	SIN LH					EUR	X	X	NVD	1.850,00	Airport of Destination SINGAPORE		Requested Flight Date LH 700/11		LH 694/11				INSURANCE: If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions therefor, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"				11											
To	By First Carrier	Routing and Destination	To	by	To	by	Currency	WTNAL	Other	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs																																						
FRA	LUFTHANSA	SIN LH					EUR	X	X	NVD	1.850,00																																						
Airport of Destination SINGAPORE		Requested Flight Date LH 700/11		LH 694/11				INSURANCE: If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions therefor, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"																																									
11																																																	
<p>Handling Information 1/one/case, marked: T.P.L. SINGAPORE No.1 Commercial invoice 2-fold att. to AWB Please inform consignee by phone imm. upon arrival of goods!</p> <p>9 SPX-regulated agent no.: DE.....</p> <p>SCI 10</p>																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>No. of Pieces RGP</th> <th>Gross Weight</th> <th>No. to</th> <th>Rate Class</th> <th>Chargeable Weight</th> <th>Rate</th> <th>Charge</th> <th>Total</th> <th>Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>99,0</td> <td>K</td> <td>8</td> <td>9715</td> <td>100</td> <td>5,52</td> <td>552,00</td> <td>spare parts for papermachines DIM: 88x42x42CMS Volume AS:26,0 KGS</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>99,0</td> <td>K</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>552,00</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		No. of Pieces RGP	Gross Weight	No. to	Rate Class	Chargeable Weight	Rate	Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)	1	99,0	K	8	9715	100	5,52	552,00	spare parts for papermachines DIM: 88x42x42CMS Volume AS:26,0 KGS	1	99,0	K					552,00																						
No. of Pieces RGP	Gross Weight	No. to	Rate Class	Chargeable Weight	Rate	Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)																																									
1	99,0	K	8	9715	100	5,52	552,00	spare parts for papermachines DIM: 88x42x42CMS Volume AS:26,0 KGS																																									
1	99,0	K					552,00																																										
<table border="1"> <tr> <td>Prepaid</td> <td>Weight Charge</td> <td>Collect</td> </tr> <tr> <td>552,00</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">Valuation Charge</td> </tr> <tr> <td colspan="3">+/-</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Total Other Charges Due Agent</td> </tr> <tr> <td colspan="3">48,30</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Total Other Charges Due Carrier</td> </tr> <tr> <td colspan="3">10,00</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Total Prepaid</td> </tr> <tr> <td colspan="3">610,30</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Total Collected</td> </tr> </table>		Prepaid	Weight Charge	Collect	552,00			Valuation Charge			+/-			Total Other Charges Due Agent			48,30			Total Other Charges Due Carrier			10,00			Total Prepaid			610,30			Total Collected																	
Prepaid	Weight Charge	Collect																																															
552,00																																																	
Valuation Charge																																																	
+/-																																																	
Total Other Charges Due Agent																																																	
48,30																																																	
Total Other Charges Due Carrier																																																	
10,00																																																	
Total Prepaid																																																	
610,30																																																	
Total Collected																																																	
<p>Other Charges AWB FEE 15,00 HANDLING 10,80 CARTAGE 22,50 10,00 (LH)</p>																																																	
<p>Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.</p>																																																	
<p>AS AGENTS OF MÜLLER & CO., HAMBURG</p>																																																	
<p>Signature of shipper or his Agent</p>																																																	
<p>Mai, 15th, 20</p>																																																	
<p>Hamburg Airport Germany</p>																																																	
<p>Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent</p>																																																	

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

11. Erklärungen zum Luftfrachtbrief

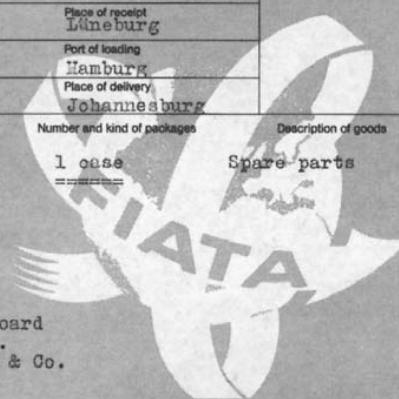
1 Airport of Departure	Code -Nr. der Fluggesellschaft Drei-Buchstaben-Code des Abflughafens
2 Shipper's/Consignee's account Number	AWB-Nr. Kontonummer des Absenders/Empfängers bei der Fluggesellschaft für Abrechnungszwecke
3 Agent's IATA-Code	Siebenstellige Zulassungsnummer der IA-TA-Agentur, die gleichzeitig die Kommissionsberechtigung darstellt
4 CHGS-Code	Kostencode, der im elektronischen Datenaustausch benutzt wird, z. B. CA bei FCA-Sendungen, CC bei EXW
5 WT/VAL Other PPD COLL	WT= Frachtkosten VAL=Wertzuschlaggebühren Other= Nebenkosten im Abgangsland Durch Ankreuzen gibt der Absender an, welche Kosten von ihm bezahlt werden, welche der Empfänger bezahlt.
6 Declared Value for Carriage	Erklärter Transportwert Mindestangabe: NVD=No Value Declared
7 Declared Value for Customs	Erklärter Zollwert Mindestangabe: NCV = No Commercial Value (kein Handelswert)
8 Rate class	Art der verwendeten Rate M Mindestfrachtbetrag N Normalrate (=Unter-45-kg-Rate) Q Mengenrabattraten (Quantity rates) B Grundrate im Europa-Verkehr K Rate pro Kilogramm C Specific Commodity Rates Spezialraten R Warenklassenrate mit Abschlag(reduction) S Warenklassenrate mit Zu-schlag(surcharge) X Verwendung eines Containers oder Palette (IATA) (=Pilotweight and -charge) U Grundgewicht und -kosten im ULD-Programm E Überschreitung von Grundgewicht und -kosten im ULD-Programm (= Excessweight und -charge) Y Frachtkostenabzug bei Verwendung von

	NON-IATA-ULDs (= Unit Load Device Discount)
	W Gewichtserhöhung
	Angaben über Gefahrgut („Dangerous Goods as per attached Shipper's Declaration“, evtl. „Cargo Aircraft Only“ oder CAO), Markierungen, Verpackungsart, Daten über einen Zeitempfänger, Aufzählung der Anlagen (Handelsrechnungen, Ursprungszeugnisse, Präferenznachweise usw.), Aufzeichen des Sicherheitsstatus („Unsecure“ = Fracht muss noch den Sicherheitskontrollen unterzogen werden; „Secured“ = die Sicherheitskontrollen wurden bereits durchgeführt oder die Fracht wurde von einem „Bekannten Versender“ aufgegeben und die Transportkette gilt als sicher), Eintragen des Namens des „Reglementierten Beauftragten“ und seiner Zulassungsnummer.
9 Handling Information	SPX für Transport auch in Passagiermaschinen. SPO für Transport in NUR-Transportmaschinen.
10 Angabe des Zollstatus bei der Erstellung des Luftfrachtbriefes in der EU („special customs information“)	-T1 Nichtgemeinschaftswaren, die in das externe Versandverfahren überführt werden -X Gemeinschaftswaren, die an keinem Versandverfahren beteiligt waren -C Gemeinschaftswaren, die nur innerhalb der EU befördert werden -TF Gemeinschaftswaren, die in das interne gemeinschaftliche Versandverfahren überführt werden (Kanarische Inseln, Britische Kanalinseln, Andorra, San Marino u. a.) -TD Nichtgemeinschaftsware im Versandverfahren (T-1), das an einem europäischen Flughafen endgültig erledigt wird.
11 Amount of Insurance	Angabe über die Versicherungssumme für die Versicherung durch die Fluggesellschaft

12. Namenslagerschein

Lagerbuch Seite	3400/45	Lagerschein Nr.	15688								
Rehse & Cons. GmbH Quartiersleute und Lagerungsgeschäft Brook 8, 2000 Hamburg 11 Telefon: (040) 36 60 55 · Telefax: 2 14 526 · Fax: (040) 36 71 20											
Namenslagerschein											
<p>Ich / Wir lagerte / n ein aufgrund der Hamburger Lagerungsbedingungen in der jeweils neuesten Fassung die auch gegen jeden Erwerber dieses Lagerscheins gelten, für Rechnung und Gefahr der <u>Egon Waldmann & Söhne, Zeppelinstr., 81669 München</u></p> <p>auf meinem / unserem eigenen Lager *) die nachstehend verzeichneten Güter:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>Marke u. Nummer</th> <th>Zahl u. Art der Koff.</th> <th colspan="2">Bruttogewicht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>E W 28/l - 40 Hamburg</td> <td>40 Ballen ===== olle n, ungerieinigt)</td> <td colspan="2">5.310,- =====</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">M U S T E R</p> <p>*) Nicht auf fremdem Lager! **) Anmerkung: Rechtfertigungsbedürfnis Der Inhalt ist von mir / uns festgestellt. <i>Rehse</i> (Unterschrift des Lagerhalters)</p> <p>Ich / Wir erkenne / n insbesondere an, daß es zur Verfügung über die Waren der Vorlegung des Lagerscheins bedarf, und daß ich / wir ohne Vorlegung des Lagerscheins nicht berechtigt bin / sind, die eingelagerte Ware oder einen Teil derselben gegen einen Lieferchein, Auslieferungsschein oder dergl. herauszugeben. Die Bearbeitung der Ware darf nur von dem laut Lagerschein Berechtigten vorgenommen oder veranlaßt werden, soweit es sich nicht um Bearbeitungen handelt, die im Interesse der Erhaltung der Ware notwendig sind oder deren Vornahme im Lagerschein gesetzelt ist. Ich / Wir erkenne / n weiter an, daß ich / wir dem aus dem Lagerschein legitimierten Erwerber des Lagerscheins (Eigentümer oder Pfländgläubiger) nur solche Einwendungen oder Einreden entgegenhalten kann / können, die sich aus dem Lagerschein ergeben oder die mir / uns gegen den Erwerber unmittelbar zustehen. Versicherungen besorge / n ich / wir nur, soweit es besonders vereinbart ist.</p> <p>Bemerkung: keine</p> <p>Hamburg, den 6. Dezember 19..... <i>Rehse</i> (Unterschrift des Lagerhalters)</p> <p>Kontroll- № 246796</p> <p style="text-align: center; font-size: small;">Die Ausgabe und Verwendung dieser Lagerscheine erfolgt unter Kontrolle des Vereins Hamburger Quartiersleute von 1856 e.V. Geschäftsstelle: Mattenwiete 2, 2 Hamburg 11, Haferhaus (36 26 11)</p>				Marke u. Nummer	Zahl u. Art der Koff.	Bruttogewicht		E W 28/l - 40 Hamburg	40 Ballen ===== olle n, ungerieinigt)	5.310,- =====	
Marke u. Nummer	Zahl u. Art der Koff.	Bruttogewicht									
E W 28/l - 40 Hamburg	40 Ballen ===== olle n, ungerieinigt)	5.310,- =====									

13. FBL (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)

Consignor Norddeutsche Maschinenfabrik GmbH. Daimlerstr. D-21337 Lüneburg		 FBL <small>ORIGINAL</small>	130/04/47 DE <small>NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING</small> <small>issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481).</small>
Consigned to order of			
---- Order ----		Emil Schnell & Co. Spedition - Logistik Holstenwall 14 - 17 D-20335 Hamburg	
Notify address			
National Printing & Packing Ltd. F-44 City Deep, Hub River Street S.I.T.E., Johannesburg, S.A.			
Place of receipt Lüneburg			
Ocean vessel	Port of loading		
"Helderberg"	Hamburg		
Port of discharge	Place of delivery		
Durban	Johannesburg		
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight
H.A.W.A. Johannesburg via Durban	1 case =====	Spare parts	640,-- kos =====
			120x80x75 cm
 Shipped on board Aug., 1, 19.. Emil Schnell & Co. ppa.			
according to the declaration of the consignor			
Declaration of interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.) <input type="checkbox"/>		Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8). <input type="checkbox"/>	
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf. Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above. One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.			
Freight amount <input checked="" type="checkbox"/> Not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy		Freight payable at Hamburg	Place and date of issue Hamburg, Aug. 1, 19..
		Number of Original FBL's 3/3 three	Stamp and signature Emil Schnell & Co. ppa.
For delivery of goods please apply to: Saileco Freight Co. Ltd. 111 Owen Road City Deep, Johannesburg			

496870

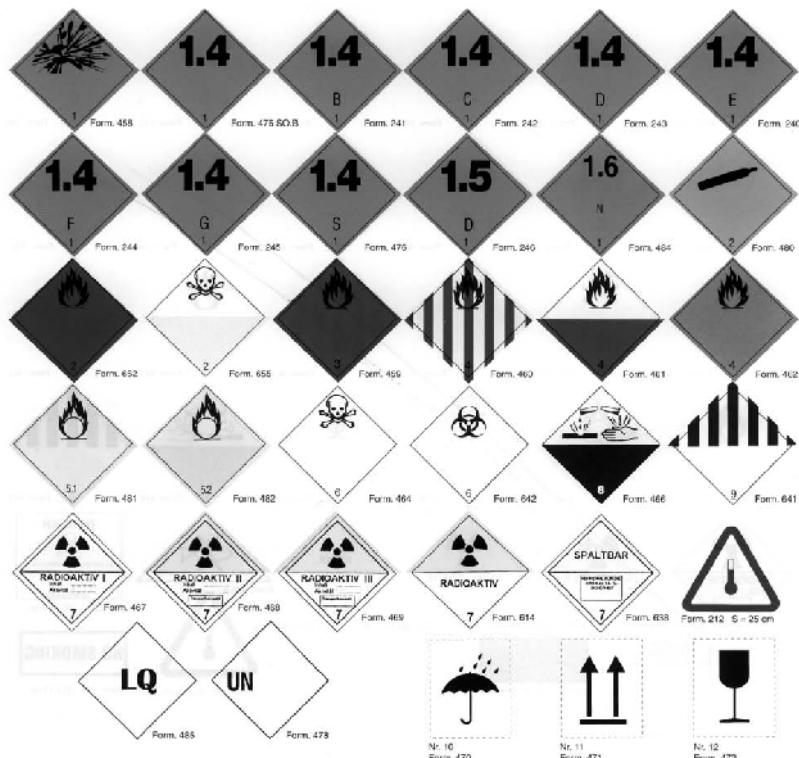
E

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA/Zürich-Switzerland 1992
 Exclusive selling rights for the Federal Republic of Germany
 by Werner Handelsgesellschaft mbH, Postfach 204637/Hamburg, Phone (040) 37 47 64-0

14. Gefahrgutlabelübersichten

(im Original farbig)

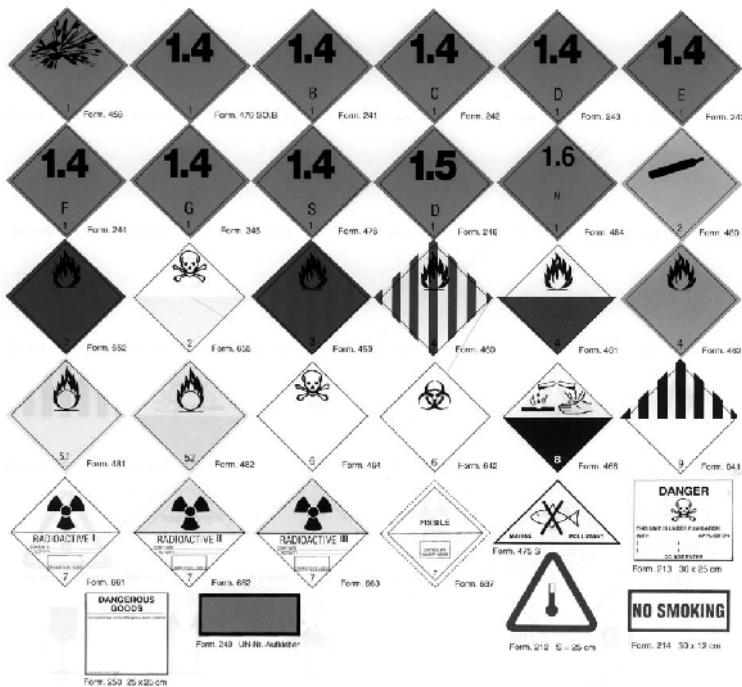
Gefahrzettel für den Transport gefährlicher Güter auf der Straße und mit der Eisenbahn



15. Gefahrgutlabelübersichten

(im Original farbig)

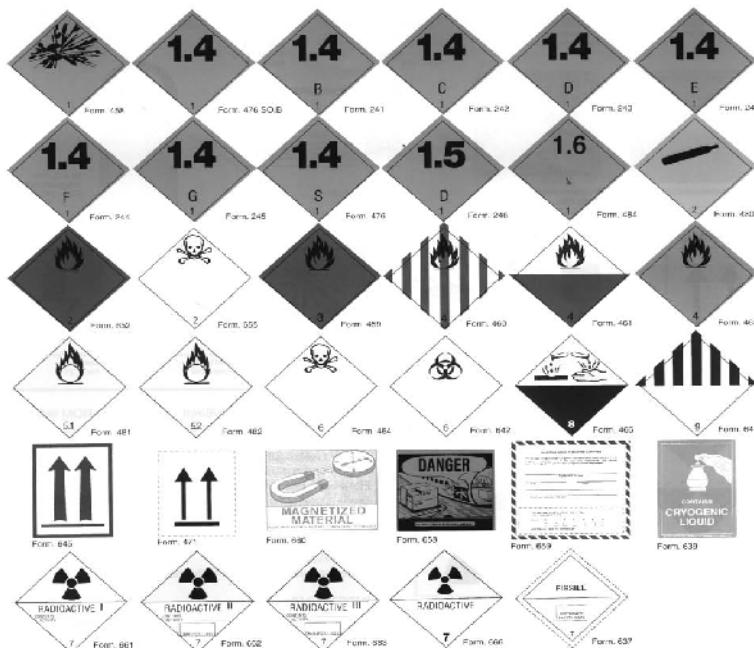
IMDG-Gefahrzettel für gefährliche Seefrachtgüter



16. Gefahrgutlabelübersichten

(im Original farbig)

IATA-Gefahrzettel für gefährliche Luftfrachtgüter



Gefahraufkleber gemäß den Vorschriften über gefährliche Arbeitsstoffe in verschiedenen Abmessungen



Markierzeichen für den Versand nicht gefährlicher Güter



Stichwortverzeichnis

A

Ablader 148
Absatzlogistik 7
Absender 11
Abwicklung eines Speditionsauftrages 29
ADR 85
Adresspediteur 111
ADS 159, 160
ADS (Allgemeinen Deutschen
 Seeverversicherungsbedingungen) 159
ADSp 12, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 27,
 28
AEO/Authorised Economic Operator 146
AGB 27
Agenturvertrag 173
Akkreditiv 124, 125
Akquisiteur 16
Aktie 57
ALB 27
Allgemeine Vertragsbedingungen (VBGL)
 80
Allgemeinen Deutschen
 Seeverversicherungsbedingungen (ADS)
 160
Angebot des Spediteurs 17
Angestelltenvertrag 41
Annahmeverzug 67
Arbeitgeber 48
arbeitgeberverbände 48
Arbeitnehmerschutz 84
Arbeitsgericht 50
Arbeitsgerichtsverfahren 50
Arbeitslosenversicherung 44, 45
Arbeitszeit 84
Arbeitszeitgesetz 84
Arbeitszeitvorschriften 84
Atlas 137
ATLAS 164
Aufwendungen 202
Ausfuhr 129, 132, 157
Ausfuhranmeldung 129, 132
Ausgaben 202

Ausgangsabfertigung 157
Auslieferung 162
 versandfertig 174
Außenwirtschaft 121
aussperren 49
Automatisiertes Tarif- und Lokales Zoll-
 Abwicklungssystem 137
Avalkredit 73
AWB 171, 174, 175

B

BAB 205
Bahnfrachtbrief 108
Bankrott 63
Barcodesystem 197
Barcodeing 101
Beförderungserfolg 161
Beförderungsversprechen 161
Befrachter 11, 148, 149, 182
Begleitpapier 150
Beilader 113, 118
Bekannte Versender 177
Berufsausbildung 42
Berufszugang 81
Beschaffungslogistik 7, 100
Bestimmungsort 11
Betriebskosten 202, 205
Betriebsrat 50
Beweisurkunde 150
BHT 157
BHT (Bremer Hafentelematik) 157
Binnenschifffahrt 179, 183
Binnenwasserstraße 180
Bordreceipt 158
Breakpoints 173
Briefspediteur 113
Bruttoraumzahl (BRZ) 148
Bruttoregistertonnen (BRT) 148
Buchung 149
 feste 149
 konditionelle 149
Bundesamt für Güterverkehr BAG) 90

Bürge 73
 Bürgschaft 73
 Bürgschaftskredit 73

C

Carnet TIR 94
 Carrier's Haulage 163
 CASS 173
 CEMT 96, 97
 Charges Collect 173
 Charter
 Reisecharter 148
 Teilcharter 148
 Vollcharter 148
 Zeitcharter 148
 Charterpartie 148
 CIF 158
 CIF (cost, insurance, freight) 158
 CIM 142
 City-Logistik 100, 101
 City-Logistik-Dienstleister 101
 City-Terminal 101
 CMR 94
 COM-Papier 131
 COMPASS 154
 COMPASS (Computer-Orientierte Methode für Planung und Ablauf-Steuerung im Seehafen) 154
 Consolidation 175
 Container 93
 COTIF 110

D

DAKOSY 154
 DAKOSY (Datenkommunikationssystem 154
 DDS-Export (Dienstleistungstarif Deutscher Seehafenspediteure – Export) 162
 Deckungsbeitragsrechnung 206
 Delivery Order 165
 Deutscher Gebrauchszzolltarif 134
 DFÜ 17, 29, 114, 117
 DGR 171
 Dienstleistung, logistische 6
 Dienstverhältnis 41
 Diskontkredit 74
 Dispache 153
 Dispacheur 152
 Distributionslogistik 7, 100, 195
 Dokumenteninkasso 124

Domestic Rates 172
 duales Ausbildungssystem 42

E

EC-Scheckkarte 69
 EDIFACT 17
 EDIFOR 17
 EFTA 121
 Eigenkapitalerhöhung 72
 Eigentumsvorbehalt 63
 Einfuhr 131
 Eingangsabgabe 140
 Einheitspapier 131
 Einlagerungsanzeige 164
 Einnahmen 202
 Einzelunternehmen 54
 Einzelverriegelung 164
 Eisenbahn-Bundesamt (EBA) 103
 Eisenbahninfrastrukturunternehmen 103
 Eisenbahnneuordnungsgesetz 103
 Eisenbahnverkehrsunternehmen 103
 Empfänger 11, 148
 Empfangsbescheinigung 22, 150, 161
 Entgelt 3, 8
 Entladeliste 114
 Entsorgungslogistik 7
 Erfüllungsort 65
 Erlaubnisurkunde 82, 89
 Erträge 202
 EURO 123
 Europäische Union 122
 EUSt-Betrag 140
 EUST-Wert 140
 EWR 121
 EWWU 123
 Exportspediteur 155
 Expressdienst 198

F

Factoring 72
 Fautfracht 149
 FBL 5, 160
 FCR 5, 160
 FCT 160
 Fehlfracht 149
 FIATA 188
 FIATA SDT (Shippers Certification for the Transport of Dangerous Goods) 157
 FIATA-Dokumente 162
 Finanzierung 72

- Firma 54
Fixkostenspediteur 118
FOB-Geschäft 158
Forderung 70
 des Spediteurs 24
Forderungsabtretung (Zession) 189
Forderungsausfall 71
Fracht 11
Fracht, bekannte 177
Fracht, unbekannte 177
Frachtbrief 86, 111, 182
Frachtenbörse 99
Frachtführer 11, 33
Frachtvertrag 3, 11, 33, 80, 87, 107, 182
Freihafen 134
Freizone 134
FWB 160
FWR 5, 188
- G**
- Gate-Pass 165
Gefährdungshaftung 89
Gefahrenübergang 65
Gefahrgut 19
Gefahrgutvorschriften 85
GefahrgutVSee 157
GefahrgutVSee (GGVSee) 157
Gefährliche Güter 171
Geld 67
Gemeinschaftliches Versandverfahren 142
Gemeinschaftslizenz 96, 97
Gemeinschaftswaren 132
Gemischtbetrieb 98
Genehmigungsbehörde (BAG) 96
Genehmigungspflicht 97
gerichtlicher Vergleich 61
Gerichtsstand 65
Gesellschaftsunternehmen 54
Gewerkschaften 47, 48
Gewinn 202
GGVE 85, 109
Gironetze 68
GmbH 57
Grundschuld 74
GüKG 79
Güterkraftverkehr 79, 98
Güterkraftverkehrsmarkt 101
Güterverkehrszentren 100
Güterverkehrsamt 99, 101, 185
gVV 142
- GVZ 99
- H**
- Haager Protokoll 169
Hafenumschlag 153
Haftung 29, 89, 116, 136, 190
 des Frachtführers 35
 des Lagerhalters 190
 des Luftfrachtführers 170
 des Spediteurs 27
Haftungshöchstgrenze 90
Hamburger Freihafen 191
Hamburger Lagerungsbedingungen 190
Handelsgewerbe 39
Handelsklauseln 127
Handelsregister 53
Handlungsvollmacht 43
Harmonisiertes System 138
Hausluftfrachtbrief (House AWB) 175
Havarie
 gemeinschaftlich 152
 große 184
Havarie große 152
HGB 33
Huckepackverkehr 93
Hypothek 74
- I**
- IATA 27, 167
IATA-Agent 173
IATA-Clearing-House 167
IATA-Frachtagenten 167
IATA-Reisebüros 167
ICAO 171
ICC (Institute Cargo Clauses) 159
IHK 121
IMDG-Code 157
Importspedition 163
Incoterms 126
Incoterms 2000 127
Indossament 70
Indossatar 151
inkonnexes Pfändrecht 25
Insolvenz 71
Insolvenzverfahren 61
Institute Cargo Clauses 159
InterCargo-System 107
INTRASTAT 144
Istkaufmann 39
IVTB 27

- J**
- Just-in-time 7
Just-in-time (JIT) 196
- K**
- Kabotage 80
Kabotagefreiheit 80
Kabotageverbot 80
Kaitarif 156, 162
Kaitellschein 165
Kaiumschlagsbetrieb 165
Kapitalgesellschaft 59
Kartell 60
Kassatorische Klausel 152
Kaufkraft 67
Kaufmann 40
Kaufvertrag 3
Kep 197, 198
KG 56, 59
Kleinsendungen 198
Kombinierter Verkehr 92
KOMBIVERKEHR 91
Kommanditist 56, 59
Kommissionierung 193
Komplementär 56, 59
Konferenz der europäischen Verkehrsminister (CEMT) 97
Konnex 25
Konnossement 125, 149, 150, 164, 165
 Blanko-Orderkonnossement 151, 157
 Bordkonnossement 151
 Durchkonnossement 151
 Hauskonnossement 160
 Kopiekonnossement 151
 Namenskonnossement 150
 Optionskonnossement 151
 Orderkonnossement 150, 151
 Originalkonnossement 151
 reines 151
 Rektakonnossement 151
 Sammelkonnossement 151
 Teilkonnossement 151
 unreines 151
Konsortium 147
Kontingent 142
Konzern 60
Korrespondenzspediteur 113, 118
Kosten 203
Kostenreduzierung 101
Kostenübergang 65
- Krankenversicherung 44
Kredite 72
 Lombardkredit 74
 Rembourskredit 74
Kreditgeber 72
Kredithöchstsumme 73
Kreditkarten 69
Kreditlinie 73
Kreditsicherung 73
Kreditverkehr 72
Kreditwürdigkeit 72
Kündigung 41
Kurierdienst 198
- L**
- Ladeschein 182
Lagerempfangsschein 187
Lagerhalter 190
Lagerhaltergeschäfte 187
Lagerhaltern 187
Lagerlogistik 192
Lagerschein 187
Lieferfrist 88, 109
Lieferklauseln 126
Lieferschein (Delivery Order) 165
Lieferungssicherung 124
Linienfahrt 147
Linienreederei 153
Lizenzkontingent 142
Lkw 98, 101
Locogüter 118
Logistik-AGB 15
Logistik-Dienstleister 101
Logistiklager 195, 196
Logistikleistung 29
Lombardkredit 74
Luftfrachtbrief 171
Luftfrachtnebengebührentarif 175
Luftfrachtvertrag 169
Luftsicherheitsgesetz 177
Luftverkehrsrecht 169
- M**
- Mahnbescheid 71
Mahnverfahren 71
Marketing 15
Mate's Receipt 158
Merchant's Haulage 163
Montrealer Abkommen 169
MTO 9, 161

MTO (Multimodal Transport Operator) 92

N

nachträgliche Verfügung 88, 171

Namenslagerschein 189

Nämlichkeitssicherung 143

Nennwert 57

Nettoraumzahl (NRZ) 148

Nettoregistertonnen (NRT) 148

Nichtgemeinschaftsware 132, 135, 136

Notify-Vermerk 152

NRT 148

NVE 196

O

Obhuts- und Gefährdungshaftung 35

Obhutshaftung 89, 109

Offerte des Spediteurs 17

Organisationsverschulden 20

Outsider 147

Outsourcing 195

P

Packstück 20

Pegel 179

Personengesellschaft 59

Pfand- und Zurückbehaltungsrecht 24

Pfandrecht 67

 inkonnexes 25

 konnex 88

 konnexes 25

PFandrecht

 inkonnex 88

Pflegeversicherung 44

Pflichten 33

Preisbildung 201

Preisempfehlungen 115

Produktionslogistik 7

Q

Qualitätsmanagement (QM) 23, 196

Quartiersleute 191

R

Rack Jobbing 195

Radiofrequenztechnik 119

Rating 75

Rechnungswesen 202

des Spediteurs 24

Rechte aus dem Frachtvertrag wahren 22

Rechtsmangel 65

Recycling 7

Reeder 147

Reexpedition 115

Registertonnen 148

Reglementierten Beauftragten 177

Rembourskredit 74

Rentenanpassung 46

Rentenversicherung 44, 45

Restschein 165

RID 85, 105

Rollkarte 114

Rücklagen 59

Rückrechnung 116

S

Sachmangel 65

Sammelspediteur 175

Sammelspediteur (Consolidator) 175

Sammelverkehr 116

Scanner 196

Schaden 20, 36, 89, 164

Schadenhaftung 109

Schadenshaftung 35, 183

Schiffahrtskonferenz 60, 147

Schiffsbefrachtungen 153

Schiffsmakler 153

Schiffszettel 156

Schnittstelle 21

Schnittstellenkontrolle 118

Seefrachtvertrag 11, 148

Seetransportversicherung 159

Selbsteintritt 80

Selbstfinanzierung 72

Sendungsverfolgung 119

Sendungsverfolgungssystem 196

Shuttle-Verkehre 107

Sicherungsbereignung 73

Sorgfalspflicht 69

Sozialversicherung 44

Spediteur 3

 Importspediteur 164

Spediteursammelverkehr 113

Spediteurübernahmebescheinigung 160, 161

Speditionskosten 202

Speditionsversicherung 8

Speditionsvertrag 115

Sperrfunktion 161
 Sperrpapier 126
 Sperrwirkung 161
 Spitzenorganisationen 48
 Strandungsfaldeckung 160
 Straßenverkehrsgenossenschaften 91
 Streik
 organisierter 49
 wilder 49
 Stückgutfrachtvertrag 149
 Systemverkehre 120
 SZR (Sonderziehungsrecht) 161

T

TACT 172
 Tallymann 156
 TARIC 134
 Tarifautonomie 48, 201
 Tarifverträge 48
 Telematik 101
 TIR 94
 Tracing 119, 197
 Tracking 119, 197
 Trade Terms 126
 Traffic Conference 167
 Trampfahrt 147
 Transaktionswert 139
 Transfracht International 106
 Transfracht Internationale 185
 transshipment charges 175
 Trasse
 Freight-Freeway-Trasse 104
 Güterverkehrs-Express-Trasse 104
 Güterverkehrs-Standard-Trasse 104
 Güterverkehrs-Zubringer-Trasse 104
 Traxon 175

U

Übernahmesatz 12
 Überweisung 67
 Überweisungsgüter 118
 Umsatzsteuer 140
 Umschlag 155
 Umwandlungsverfahren 141
 Unfallversicherung 44
 Unternehmerbericht 88
 Unternehmungsform 54
 Unternehmungszusammenschluss 60

V

VBGL 27, 80
 Verantwortliche Erklärung 157
 Verfrachter 11, 148
 Verfügungrecht zugunsten des Dritten 23
 Verjährung 71
 Verkehr
 multimodalen 100
 Verkehr, kombiniert 6
 Verkehrskonferenz 167
 Verkehrssicherheit 84
 Verladeschein 156
 Verlust 202
 Vermögensschaden
 sonstiger 28
 Verpackung 88, 105, 109
 geeignete 19
 Versandanzeige 23, 102, 164
 Versanddokumente 160
 FBL 160
 FCR 160
 FCT 160
 FWB 160, 162
 versandfertig 174
 Versender 3
 Vertrag zugunsten eines Dritten 11, 33
 Verriegelung
 Einzelverriegelung 164
 schalenweise 164
 Verzugszinsen 66
 Vollmacht 43
 Vollmachtspediteur 111

W

Ware 3
 Wareneinkauf 65
 Warenverkehrsbescheinigung 133
 Warenwertpapier 150
 Warschauer Abkommen 169
 Wechsel 69, 70, 74
 Werbung 15
 Werkverkehr 90
 Werkverkehrsdatei 90
 Wertpapier 164, 188
 der Lieferungssicherung 162
 der Zahlungssicherung 162
 WTO 121

Z

Zahlungssicherung 124
Zahlungsverkehr 67
Zahlungsverzug 24, 61
ZAPP (Zoll-Ausfuhrüberwachung im Paperless Port) 157
Zession 151, 182, 189
Zessionar 151
Zollanmeldung 131, 136, 164
Zollantrag 131

Zollkodex 134
Zollkontingent im Windhundverfahren 142
Zolllager 145
Zollschuldner 136
Zollunion 123
Zollverfahren 136
Zollwert 139, 140
Zugelassener Wirtschaftsbeteiliger (AEO) 146
Zurückbehaltungsrecht 24