

TRANSPORT & INTERNATIONALE LOGISTIKORGANISATION



**sucht dringend
m/w**

mit Elan und
Verantwortungsbewusstsein
für eine Zukunft als

**Kraftfahrer(in)
Lagerist(in)
Gabelstaplerfahrer(in)
Dispatcher(in)
Schiffsagent(in)
Spediteur(in)**

Bist du der geeignete Kandidat?

Diese

Pädagogische Broschüre

weist dir den Weg

Die Welt an deinem Frühstückstisch



Man denkt zwar nicht ständig darüber nach, aber man sitzt jeden Tag aufs Neue mit der ganzen Welt am Frühstückstisch. Die Apfelsine, die man schält, kommt aus Marokko, der Käse aus den Niederlanden, der Kaffee aus Guatemala, die Milch stammt von deutschen Kühen und der Apfel wurde aus Südafrika eingeflogen. Das Besteck ist möglicherweise dänisch und die Tassen und Teller sind für gewöhnlich ein belgisches Fabrikat. So könnte man endlos fortfahren. Alle diese Produkte wurden auf die eine oder andere Weise transportiert, bis sie in den Regalen der Supermärkte landeten und schließlich bei dir zu Hause. Doch nicht nur deine Frühstücksflocken, auch dein Sweatshirt, dein Radio, deine CDs, dein Schreibheft oder deine Zahnpasta wurden irgendwann von irgendjemanden mit großer Sorgfalt produziert und zu dir transportiert.



Um für den Transport zu sorgen, waren eine ganze Reihe von Menschen - ob in Anzug und Krawatte oder im blauen Kittel - am Werk. Eine Flut von Mitteilungen ist von einer Seite der Erde zur anderen übermittelt worden, heutzutage selbstverständlich ausschließlich per elektronischer Post. Im Transportwesen sind E-Commerce und E-Business mehr die Regel als die Ausnahme.



Die Zahlen sprechen

Die Ausbreitung des Welthandels ohne Intra EU-Handel (1998)				
	Export (FOB)(*)		Import (CIF)(*)	
	In Milliarden USD	Anteil in %	In Milliarden USD	Anteil in %
1. Europ. Union (15)	813,8	20,3	801,4	19,1
2. USA	683,0	17,0	944,6	22,5
3. Japan	388,0	9,7	280,5	6,7
4. Kanada	214,3	5,3	205,0	4,9
5. VR China	183,8	4,6	140,2	3,3
6. Hongkong	174,1	4,3	188,7	4,5
7. Rep. Korea	133,2	3,3	93,3	2,2
8. Mexico	117,5	2,9	128,9	3,1
9. Taiwan	109,9	2,7	104,2	2,5
10. Singapur	109,8	2,7	101,5	2,4

Quelle: WTO

(*) Mit Free On Board bezeichnen wir den Wert der Güter an der Grenze des Ausfuhrlandes ohne Transport- und Versicherungskosten - siehe Seiten 9-10.

(*) Cost Insurance Freight bezeichnet den Wert der Güter an der Grenze des Einfuhrlandes inklusive der Transport- und Versicherungskosten - siehe Seiten 9-10.

Der Umsatz aus Export und Import sämtlicher Länder der Europäischen Union (EU) beträgt - wie man aus der Tabelle ableiten kann - um die 800 Milliarden USD. Das sind ungefähr 32.000 Milliarden Belgische Franken. Das ist ein immenser Betrag. Und dabei wurde noch nicht einmal der Handel der EU-Mitgliedstaaten untereinander berücksichtigt.

- *Rechne aus, wie viele Tage (Jahre, Jahrhunderte) lang du nacheinander 100.000 Belgische Franken ausgeben kannst, wenn du über 800 Milliarden US Dollar verfügst. Das ist ein Betrag, der selbst Bart Van den Bossche schwindlig werden lässt (1 Euro = 40,3399 Franken).*
- *Welche Länder zählen wir (seit welchem Jahr) zur EU?*

Für den immensen Welthandel gibt es eine Reihe von einfachen Erklärungen:

Aufgrund einer Reihe natürlicher Faktoren wie Unterschiede im Klima, in der Landschaftsform, in der Bodenfruchtbarkeit und in Bezug auf Bodenschätze sind bei uns nicht alle Güter erhältlich. Doch wir möchten gerne Gebrauch von diesen Gütern machen. Durch unseren intensiven Kontakt mit anderen Ländern lernen wir andere Produkte kennen und schätzen. So möchten wir gerne auch tropische Früchte und exotische Waren bei uns im Hause haben.

Nimm deinen Atlas bzw. dein Lexikon zur Hand oder begib dich in das Internet und finde heraus, welche Länder Großproduzenten sind für:

- *die Rohstoffe Kupfer, Diamanten, Gold und Holz*
- *die Energiequellen Petroleum, Uran, Wasserkraft*
- *die Nahrungsmittel Reis, Kaffee, Rohrzucker, Weizen und Wein.*

Aber auch sozioökonomische Faktoren spielen eine Rolle. Einige Güter können in bestimmten Ländern günstiger angekauft oder produziert werden. Für hochtechnologische Produkte oder hochwertige Güter brauchen wir gut geschulte Fachkräfte aus ökonomisch stark entwickelten Ländern.

Mache dir mal Gedanken über folgende Fragen!

- *Warum liegt Silicon-Valley in den Vereinigten Staaten?*
- *Was bedeutet der Begriff Bollywood?*
- *Warum werden viele unserer modischen Sportartikel z. B. in Pakistan hergestellt?*
- *Aus welchen möglichen Gründen wird ein Automontagewerk von einer westeuropäischen Stadt beispielsweise nach Moskau (Russland) verlagert?*
- *Warum kommt ein Technologiebetrieb z. B. in den Industriepark von Haasrode oder nach Language Valley in Westflandern?*

Doch auch der Einfluss durch die Entwicklungen bei den Transporttechniken ist nicht zu unterschätzen. Dadurch, dass Tank-, Erz- und Containerschiffe immer größere Mengen zu einem geringeren Kostenfaktor befördern können, hat auch der Handel mit Rohstoffen und Altstoffen stark zugenommen.

Durch die Entwicklung von Kühlschiffen und Kühlcontainern können wir verderbliche Waren um die Welt befördern; und dank dem schnellen Luftfrachtverkehr hat das Transportwesen einen weiteren Auftrieb bekommen. Eine derartige Straßeninfrastruktur (Makadam, Asphalt, Brücken, Tunnel und Ähnliches) vereinfacht und beschleunigt den Straßentransport.

Suche in deinem Atlas, deinem Lexikon oder im Internet!

- *Fünf große Flughäfen der Erde*
- *Fünf wichtige westeuropäische Seehäfen*
- *Auf welchem Platz in der europäischen Rangliste befindet sich der Hafen von Antwerpen?*
- *Ordne die folgenden wichtigen Flughäfen dem richtigen Land zu:
Stuttgart - Dublin - Stavanger - Malaga - Durban -
Chicago - Genf - Mailand - Harare - Narita*
- *Wofür stehen die folgenden Abkürzungen?
ALC - ANR - CAS - FIH - LED - ALA - LHR - LGW - JFK - CGK*
- *Wo haben die folgenden Fluggesellschaften ihren Sitz:
AC (Air Canada) - LY (El Al) - IB (Iberia) - KL (KLM) - AI (Air India) -
EI (Aer Lingus) - GA (Garuda Indonesian Airways) - AF (Air France) -
AA (American Airlines)*
- *Woher kommt der Begriff „Makadam“?*
- *Was bedeutet Mexico GMT -6?*
- *Wie viele Kilometer legt ein Schiff zurück, wenn es 20 Knoten pro Stunde fährt?*

Jetzt runden wir das Bild mal eben ab. Dadurch, dass die Wirtschaft im Laufe der Zeit immer weiter globalisiert wird, sind immer mehr Länder an der Herstellung eines Produktes beteiligt.

Rohstoffe	1. Bearbeitung	2. Bearbeitung	Endprodukt	Endverbraucher
Land A	Land B	Land C	Land D	Land E

Immer, wenn ein Produkt bearbeitet wird, entsteht ein neuer internationaler Handelsstrom. Das spricht für sich.

Alle Mann an Deck

Transport und Internationale Logistikorganisation ist also ein komplexes, aber spannendes Tätigkeitsgebiet, das sich auf viele, sehr viele Menschen - in einer breiten Palette an Berufen - erstreckt.

Wir geben ein Beispiel

(alle Namen von Personen und Firmen sind fiktiv, doch die Fakten sind wahrheitsgetreu)

MEGADIGGERS ist weltweit bekannt für sein breites Spektrum an Baggermaschinen und Exkavatoren, die auf Ackern und bei Straßenarbeiten eingesetzt werden. Doch am beeindruckendsten sind die Mastodone, die für den Bergbau, in Steingruben und auf Petroleumfeldern verwendet werden.

Man muss nicht erwähnen, dass es keine Kleinigkeit ist, solche Riesen vom Hersteller bis zur Abbaustelle zu bewegen.

JOE DIGGING COMPANY in Pittsburgh (Pennsylvania - Vereinigte Staaten) bestellt bei MEGADIGGERS eine hydraulische Baggermaschine: ein Schaufelmastodon von 20 t. Der Geschäftsführer erwartet dabei einen scharf berechneten Preis und vor allem einen raschen Liefertermin.

Ab dem Zeitpunkt der Bestellung stehen eine Reihe von Aktivitäten an, wobei die Abteilung Internationale Logistik von MEGADIGGERS eine zentrale Rolle spielt. Es sind die Mitarbeiter des logistischen Dienstes, die den vollständigen Transport und die gesamten logistischen Abläufe - von der Produktion bis zur Ablieferung beim Kunden - kontrollieren, betreuen und organisieren. Denn Logistik müssen wir als die „Verwaltung der Güter-, Daten- und Geldströme“ verstehen.



Unsere Geschichte beginnt in den Produktions- und Montagefabriken in Gosselies, in der Nähe von Charleroi. Eine Reihe von Teilen wird vor Ort gefertigt, und andere kommen aus den Vereinigten Staaten, Japan oder sind europäischer Herkunft.

Mike, der Lagerist, verwaltet das gesamte Lager und Koen, der Gabelstaplerfahrer, fährt mit seinem Gabelstapler, um die verschiedenen Teile zu den Montagehallen zu bringen. Ein Gabelstaplerfahrer trägt eine große Verantwortung. Er muss sehr geschickt sein, und darum hat er auch eine entsprechende praktische, aber auch theoretische Ausbildung absolviert.

Güter werden nach festgelegten Techniken gestapelt, und wenn die nicht respektiert werden, kommt es zu Einstürzen.



Die Lagerverwaltung ist in den meisten Betrieben und erst recht in großen multinationalen Unternehmen bereits seit langer Zeit automatisiert. Dadurch hat sich der Beruf eines Lageristen erheblich weiterentwickelt. Lageristen sind nicht länger Bären von Kerlen, die enorme Frachten umherschleppen können oder verstaubt aussehende Pedanten im grauen Arbeitskittel. Der moderne Lagerist ist ein Lagermanager, der im engen Kontakt mit der Speditionsabteilung steht und seine Kollegen darüber informiert, wann gelöscht und geladen werden kann. Computer- und Fremdsprachenkenntnisse sind dabei zweckdienlich. Und natürlich Gewissenhaftigkeit.

Nach kaum ein paar Tagen steht die Maschine für den Transport bereit, und in der Zwischenzeit haben die Mitarbeiter von der Verkehrsabteilung nicht still gesessen. Die erforderlichen Kontakte mit einem Speditionsunternehmen wurden geknüpft.



Anthony, der zuständige Spediteur, muss zuerst eine Reihe von Entscheidungen treffen. Erfolgt der Transport über Land oder Wasser? Entscheidet er sich für Schienen- oder Luftverkehr? Oder wird es eine Kombination aus verschiedenen Transportmitteln?

Was geht am schnellsten und zu welchem Preis kann er die Megadigger in die Vereinigten Staaten befördern? Welche Transportdokumente sind für die Vereinigten Staaten notwendig? Welche Zollbestimmungen müssen befolgt werden? Wie hoch ist der Einfuhrzoll, der in den Vereinigten Staaten entrichtet werden muss? Wie steht es mit der (vorläufigen) Lagerung von bestimmten Gütern oder Teilen? Und mit welchen Transportauflagen muss gerechnet werden?

Ein(e) Spediteur(in) ist ein integraler Teil des - in Fachterminen ausgedrückt - *supply chain management*. Das bedeutet, er verwaltet die gesamte Transportkette von der Abholung beim Lieferanten bis zur Ablieferung beim Kunden. Er regelt den Vor- und Nachtransport, sorgt für die notwendigen Dokumente und stellt diese aus, und obendrein hat er die Zollformalitäten zu erledigen. Mit anderen Worten: Er ist der Ansprechpartner sowohl für den Importeur als auch für den Exporteur.

Um den Anforderungen dieses Beruf gerecht werden zu können, verfügt dieser Polyglotte über ein weltweites Netz aus Agenten und Korrespondenten im In- und Ausland.

Die Begriffe „Online kommunizieren“ und E-Business sind kein rotes Tuch für diese international orientierte Arbeitskraft. Er hat Nerven wie Drahtseile und vor allem Geschäftssinn. Ein Spediteur sollte wirklich kein Freund von Problemen sein. Er ist da, um Probleme entschlossen anzupacken und so schnell und effizient wie möglich eine Lösung zu finden, wenn sich eine unerwartete Situation einstellt.

Anthony hat gleichzeitig auch Kontakt mit einem der Dispatcher des Straßentransportunternehmens Quick Transport aufgenommen. Der sucht schnell mittels seines computerunterstützten Dispatch-Systems, welche Lastwagen und eventuell welche(s) Begleitfahrzeug(e) für diesen Transport verfügbar sind. Denn er erkennt, dass ein Transport von dieser Gewichtsklasse und derartigen Abmessungen ein „Sondertransport“ wird, bei dem sehr viele Bestimmungen und Auflagen zu berücksichtigen sind. Spezielle Genehmigungen müssen beantragt werden, damit dieser „Sondertransport“ über die Straßen befördert werden kann. Und er muss dem Kunden einen guten Preis anbieten können. Deshalb steckt er eine schnelle und dennoch sichere Route ab, er stellt das Lade- und Lieferschema auf und sorgt dafür, dass der Lastwagen pünktlich im Hafen eintrifft.

Denn unser Baggerriese muss mit dem Schiff über den Ozean. Die Mitarbeiter der



Logistikabteilung von QUICK haben auch Kontakt mit Schiffsagent Demi aufgenommen, einem alten Hasen in seinem Fach. Die Reederei SLOEP & Co ist eine große Reederei und hat deshalb ihre eigenen Agenten.

Andere Schiffsagenten arbeiten mitunter für mehrere in- und ausländische Reedereien. SLOEP & Co hat wöchentlich zwei Abfahrten nach Baltimore. Der Schiffsagent hat ein langes Telefonat mit dem Traffic Manager von MEGADIGGERS geführt. Zusammen sind sie alle Verschiffungsmöglichkeiten durchgegangen. Demi verfügt dafür u. a. über ein EDI-System (Electronic Data Interchange). Der bereits etwas ältere Schiffsagent kann sich nicht mehr erinnern, wie er es geschafft hat, seine Arbeit vor dem Computerzeitalter - ohne Dispatch-System und ohne die elektronische Datenübertragung - zu organisieren.

Für die nächste Abfahrt eines konventionellen Frachtschiffes nach Baltimore wird ein Platz gebucht. Bei Transporten über kurze Strecken sollte man ein Roro-Schiff verwenden, weil die Fracht dann auf das Schiff bzw. vom Schiff heruntergeladen werden kann. Eine zusätzliche Bestätigung geht an einen der Terminal-Mitarbeiter, dem Abfertigungssachbearbeiter, der für das Laden und Löschen von Frachten verantwortlich ist. Ergibt seinen Stauern den Auftrag, die Fracht so sachkundig wie möglich auf dem Schiff zu verstauen.

Noch am selben Tag sendet die Logistikabteilung von MEGADIGGERS Erläuterungen über alle Details an die Verwaltung von JOE DIGGING als Kommissionär (sagen wir mal Importeur/Empfänger), die JOE DIGGING benötigt, um die Maschine in den Vereinigten Staaten zu empfangen, abzufertigen und den „Sondertransport“ von Baltimore bis zu seinem eigenen Betrieb in Pittsburgh zu organisieren.

Der Straßentransportbetrieb hat inzwischen die Lastwagenfahrer Kris und Lieven beauftragt, in Gosselies aufzuladen und die immense Fracht am entsprechenden Kai im Hafen abzuliefern. Die Fracht wird FCA Gosselies geliefert. Lieven zeichnet auf den Transportdokumenten von MEGADIGGERS gegen. So hat MEGADIGGERS gleich die Empfangsbestätigung, in der das Transportunternehmen erklärt, dass es die Güter (in diesem Fall die Baggermaschine) in einem guten Zustand empfangen hat und sich verpflichtet, die Maschine ordnungsgemäß am vereinbarten Ort im Hafen abzuliefern.



Auf europäischen Straßen

Identität

Lieven De Vlaminck, 28 Jahre alt.
 Verheiratet mit Eline De Ruyck.
 Ausbildung als A2 Automechaniker.
 Arbeitete früher in einem
 Automontageunternehmen.
 Seit einem Jahr als Kraftfahrer beim
 Transportunternehmen Masterbulk tätig.
 EG-Führerschein. Lieven bereitet sich
 gerade auf den ADR-Führerschein vor,
 sodass er berechtigt ist, auch Dangerous
 Goods (Gefahrgut) zu transportieren.
 Er spricht Niederländisch, Französisch,
 Englisch und ein wenig Deutsch.
 Seine Hobbys: Autos, Motorräder und
 Trucks.



„Die Zeiten, in denen ein Trucker ein einsames Leben führte, isoliert vom Familienleben, sind vorbei. Dank der modernen Kommunikationsmittel hält man als LKW-Fahrer mühelos Kontakt zu seiner Frau, der Familie und den Freunden.

Es ist ein ungemein interessanter Job: Man kommt mit sehr vielen Menschen in Kontakt, und weil man in viele Betriebe kommt, lernt man dabei ständig etwas über allerlei Produkte. Man sieht obendrein eine ganze Menge von der Welt, und das finde ich wirklich spannend. In unserem Beruf arbeitet man sehr selbstständig und trägt viel Verantwortung.

Man transportiert schließlich teure Produkte, die in einem Topzustand abgeliefert werden müssen. Unser Job erfordert auch gute Kenntnisse über Zollformalitäten und -auflagen erst recht, wenn man in Länder außerhalb der Europäischen Union liefern muss.

Und dennoch ist man niemals völlig allein unterwegs. Der Dispatcher deines Betriebes ist deine Leitfigur. Welches Problem du auch hast, du kannst Tag und Nacht anrufen, um gemeinsam eine Lösung zu finden. Das können Probleme mit der Fracht oder mit deinem Lastwagen sein. Du kannst dich selbst mit gesundheitlichen Problemen dort melden. Abgesehen davon stehen dir auch deine Kollegen jederzeit zur Seite, denn Trucker lassen einander nie im Stich. Mein Chef besteht darauf, dass wir die am besten ausgerüsteten Lastwagen haben, über die man heutzutage verfügen kann. Dafür verlangt er einem auch einiges ab. Er besteht darauf, dass wir auf eine sehr verantwortungsbewusste Weise fahren und höflich mit den Kunden, mit anderen Verkehrsteilnehmern und Kollegen umgehen. Deshalb Sorge ich dafür, dass ich stets gepflegt erscheine. In den meisten Betrieben, in denen man zu löschen und zu laden hat, kann man übrigens Duschen benutzen, und oft kann man dort in den Kantinen eine preisgünstige Mahlzeit zu sich nehmen.

Wie so ein gewöhnlicher Tag aussieht? Ich habe ein bequemes Bett in meinem Lastwagen und genug Stauraum für meine Kleidung, meine Bücher und CD's. Es gibt sogar eine kleine Küche: Ich kann mir also einen schönen Kaffee kochen, und das genieße ich, denn meistens bin ich schon sehr früh auf den Beinen. Ich habe so meine eigene Routine: Ich mache mich frisch - ein großer Wasservorrat ist eingebaut - und dann gehe ich um meinen Lastwagen herum und vergewissere mich, dass alle Leuchten funktionieren, alle Leitungen fest angeschlossen sind und die Ladung unberührt ist.

Kurzum: Ich schaue nach, ob alles in Ordnung ist. Ich klicke meine Tachoscheibe im Fahrtenschreiber: Trucker dürfen nur eine bestimmte Anzahl von Stunden nacheinander fahren und müssen regelmäßig Ruhepausen einlegen. Dann ist es Zeit für einen einstündigen Stopp auf einem Parkplatz. In dieser Zeit trinke ich ein bisschen Wasser und esse ein wenig Obst oder rohes Gemüse (ich habe immer einen frischen Vorrat in meiner Kühlbox). Und ich schaue nach Kollegen für ein geselliges Schwätzchen.

Die Kollegialität ist wichtig und unverzichtbar. Wir legen alle großen Wert auf unsere Freiheit, deshalb sind wir aber nicht weniger kontaktfreudig. Ich arbeite ständig mit Landkarten und stecke gerne selbst die beste und kürzeste Route ab. Wenn ich eine Ladung bei einem neuen Kunden abliefern muss, hole ich mir schon einmal den Rat eines Kollegen ein, der die Umgebung kennt. Das erspart einem sehr viel Zeit, und darum geht es ja auch.

Alle Beteiligten - der Chef, der Kunde oder der Spediteur - verlassen sich darauf, dass du pünktlich lieferst. In Kürze werden wir mit einem Satellitennavigationssystem ausgestattet. Das ist absolut praktisch und nützlich.

Das Schöne an meinem Job? Zuallererst ist da der Truck selbst. Es ist eine Freude, mit so einem Vehikel aus purer Mechanik fahren zu dürfen. Jeden Tag macht man neue Erfahrungen. Ich bin meistens in Frankreich und Deutschland unterwegs, ich lade und lösche aber auch regelmäßig in der Schweiz, in Spanien oder Portugal. Es ist wirklich interessant, mit all den verschiedenen Menschen aus verschiedenen Kulturen in Kontakt zu kommen und in so vielen verschiedenen Gegebenheiten tätig zu sein. Fremde Sprachen zu sprechen, ist ein anderer spannender Aspekt dieses Berufs. Ich mag das ständige Gehirntraining. Und am Wochenende bin ich für gewöhnlich zu Hause. Ob ich einen anderen Job will? Mit Sicherheit nicht."



- *Welchen Ländern sind die folgenden Kennzeichen zuzuordnen?*

A CH NL
TR CD DK

- *Welche Länder werden durch die folgenden Tunnel verbunden?*

Sankt Gotthard
Kanaltunnel

- *Gebe die richtige europäische Autobahn an*

- *Zwischen Lissabon – Bordeaux – Paris – Gent und Antwerpen verläuft die E ...*
- *Zwischen Madrid – Paris – Bergen – Brüssel – Antwerpen – Breda – Rotterdam – Den Haag – Amsterdam verläuft die E*
- *Zwischen Utrecht – Arnhem und Köln verläuft die E ...*
- *Zwischen London – Calais – Veurne – Brüssel – Lüttich – Aachen – Köln – Frankfurt a. M. – Nürnberg – Passau – Wien – Budapest – Belgrad – Istanbul – Ankara – Iskenderun verläuft die E*

Die Papiere, bitte!

Im internationalen Handel einigen sich Käufer und Verkäufer darauf, wer die Transportkosten, die Versicherungskosten und die Zollformalitäten bei der Ausfuhr und anschließend bei der Einfuhr zu übernehmen hat.

Damit keine Missverständnisse entstehen können, beschloss die Internationale Handelskammer (ICC) bereits im Jahre 1936, neun oft verwendeten Lieferbedingungen eine eindeutige Bezeichnung zuzuordnen: die so genannten Incoterms. Incoterms regeln, wer für welche Kosten und Risiken (Abfertigung, Ausklarieren, Steuern, die Versicherung für das Laden und Löschen, Lagern) bei einem internationalen Handelsgeschäft verantwortlich ist.

Momentan gibt es 13 anerkannte Incoterms, und seit Januar 2000 gilt eine neue Version. Incoterms werden mit einer englischsprachigen Dreibuchstabenkombination abgekürzt, gefolgt von einer Ortsangabe. Sie sind nur gültig, wenn im Kaufvertrag ausdrücklich darauf hingewiesen wird. Bei jeder Art von Transport (Straße, Luft, Wasser, Schiene) gibt es Lieferbedingungen, die den Vorzug erhalten.

Hier folgt nun eine kleine Übersicht über die Lieferbedingungen bei Gütertransporten, sofern sie durch die Incoterms geregelt werden. Selbstverständlich können wir an dieser Stelle nicht alle Details angeben. Hierfür gibt es spezielle HOBU-Ausbildungslehrgänge in den entsprechenden Export- und Speditonsabteilungen.

	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAF	DES	DEQ	DDU	DDP
1. Argumente des Verkäufers													
2. Laden: laut den Bedingungen des Verkäufers													
3. Exportabfertigung													
4. Genannter Ort: Das kann ein Terminal, ein Lagerhaus, eine Grenze sein...													
5. Löschen am Terminal													
6. Lieferung an Bord													
7. Verschiffungshafen													
8. Wichtigster Transport													
9. Bestimmungshafen													
10. Entladen													
11. Genannter Ort: Das kann ein Terminal, ein Lagerhaus, eine Grenze sein...													
12. Einfuhrabfertigung													
13. Transportmittel löschen													
14. Argumente des Käufers													

Wie man aus der beigefügten Übersicht ersehen kann, wird die Verantwortung stets auf den Verkäufer oder Käufer verteilt. Abhängig von den Lieferbedingungen liegt die Verantwortung mal zum größten Teil beim Käufer (EXW), dann wieder beim Verkäufer (DDP), und oft wird die Verantwortung auf die beiden Parteien gleichmäßig verteilt.

Die kritischen Punkte und Orte sind:

- die Fabrik oder der Verkaufsort
- das Laden der Güter
- die Abfertigung der Fracht
- der Ort der Ablieferung: ein Terminal,
- ein Umschlagplatz, eine Grenzstelle
- das Ausladen am Ort der Ablieferung
- beim Beladen des Schiffes
- der Verladehafen: See- oder Flughafen
- der Transport
- der Bestimmungs(flug)hafen
- das Ausladen
- der Umschlagplatz für die Fracht, das Terminal
- das Abfertigen der Güter
- das Ausladen der Fracht
- am Bestimmungsort des Käufers



Incoterms werden stets in englischer Sprache angewandt. Wir fügen der Vollständigkeit halber noch die deutsche und französische Bezeichnung an.

EXW oder Ex Works	Ab Werk	A l'usine
FCA oder Free Carrier	Frei Frachtführer	Franco Transporteur
FAS oder Free Alongside Ship	Frei Längsseite Schiff	Franco le long du navire
FOB oder Free On Board	Frei an Bord	Franco bord
CFR oder Cost and Freight	Kosten und Fracht	Coût et frêt
CIF oder Cost, Insurance and Freight	Kosten, Versicherung und Fracht	Coût, assurance et frêt
CPT oder Carriage Paid To...	Frachtfrei...	Port payé jusqu'à ...
CIP oder Carriage and Insurance Paid to	Frachtfrei versichert	Port payé assurance comprise jusqu'à...
DAF oder Delivered At Frontier	Geliefert frei Grenze	Rendu frontière
DES oder Delivered Ex Ship	Geliefert ab Schiff	Rendu ex Ship
DEQ oder Delivered Ex Quay	Geliefert ab Kai	Rendu à quai
DDU oder Delivered Duty Unpaid	Geliefert unverzollt	Rendu droits non acquittés
DDP oder Delivered Duty Paid	Geliefert verzollt	Rendu droits acquittés

EXW - EX WORKS

Ab Werk - A l'usine (+ vereinbarter Ort) bedeutet, dass der Verkäufer seine Lieferpflicht erfüllt hat, wenn er die Güter, verpackt und getrennt, zum vereinbarten Zeitpunkt in seinem Betriebsgebäude (oder an einem anderen angegebenen Ort, z. B. in einem Lager) dem Käufer zur Verfügung stellt, zusammen mit der Handelsrechnung und eventuellen anderen Handelsdokumenten, die im Kaufvertrag verlangt werden. Er ist nicht für das Laden der Güter (weder für die Kosten noch für das Risiko) auf das vom Verkäufer ausgewählte Transportmittel oder das Abfertigen (das Abwickeln der notwendigen Zollformalitäten für die Ausfuhr) der Güter verantwortlich.

Der Käufer trägt mit anderen Worten alle Risiken und Kosten, die mit dem Transport der Güter verbunden sind. Möchten die Parteien, dass der Verkäufer für das Laden (sowohl für die Kosten als auch für das Risiko) verantwortlich ist, muss dies ausdrücklich und in klaren Worten im Kaufvertrag geäußert werden. Der Käufer trägt darüber hinaus die Risiken und Kosten, die mit dem Abwickeln der Einfuhrformalitäten (eventuell Transitformalitäten) verbunden sind. Er zahlt auch alle Steuern und andere Abgaben, die bei der Einfuhr einer Fracht im Bestimmungsland zu entrichten sind.

DDP - DELIVERED DUTY PAID

Geliefert verzollt - Rendu droits acquittés (+ vereinbarter Bestimmungsort) bedeutet, dass der Verkäufer seine Lieferpflicht erfüllt, wenn er die Güter abgefertigt und zum vereinbarten Zeitpunkt dem Käufer (oder einem Mitarbeiter) an dem angegebenen Ort im Einfuhrland (meistens Endbestimmung) zur Verfügung stellt.

Der Verkäufer übernimmt also alle Ausfuhrformalitäten, trägt alle Kosten und Risiken, die mit dem Transport an den entsprechenden Ort in Verbindung stehen. Er trägt auch alle Risiken und Kosten, die mit der Abwicklung der Einfuhrformalitäten verbunden sind, inklusive der Entrichtung aller Steuern und anderer Abgaben, die bei der Einfuhr zu entrichten sind.

Wenn die Parteien wünschen, dass einige Kosten, die normalerweise bei der Einfuhr von Gütern zu entrichten sind, ausgeschlossen werden (z. B. die Mehrwertsteuer), dann muss dies deutlich angegeben werden. Man kann sich jedoch fragen, ob die Mehrwertsteuer eine typische Einfuhrsteuer ist. Auch bei der Übergabe von Gütern im Inland ist Mehrwertsteuer zu entrichten. Die Kosten und Risiken des Löschens der Güter gehen zu Lasten der Partei, die am Bestimmungsort die Kontrolle über die Güter hat.

Während die EXW-Bedingung ein Minimum an Verpflichtungen zu Lasten des Verkäufers bedeutet, werden ihm durch die DDP-Bedingung maximale Pflichten auferlegt.



DIE VERSCHIEDENEN DOKUMENTE

Je nach Transportbranche wird ein anderes Transportdokument verwendet und gelten spezifische Regelungen. Für den internationalen Transport ist oft eine international einheitliche Transportgesetzgebung anzuwenden. Die Länder verpflichten sich freiwillig, diese internationale Transportgesetzgebung zu befolgen.

Deshalb ist die internationale Transportgesetzgebung nicht immer überall gültig.



- Das Straßentransportdokument ist ein CMR-Frachtbrief (von Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route). Dieses Dokument gilt in 20 vorwiegend europäischen Ländern. Das sind die Länder, die den CMR-Vertrag unterzeichnet haben.
- Für Luftfrachten verwendet man ein Air Waybill (AWB) oder Luftfrachtbrief. Auch diese Dokumente finden international und weltweit Anwendung.
- Ein Transportdokument für Seetransporte nennen wir ein Seefahrtskonnossement. Diese Dokumente finden nahezu weltweit Anwendung.
- Für den Schienentransport gilt ein CIM-Frachtbrief (von Convention Internationale concernant le transport de Marchandises par chemin de fer). Dieses Dokument wird in 30 Ländern verwendet.
- Für die Binnenschifffahrt gilt das Binnenschifffahrtskonnossement. Internationale Bestimmungen unterscheiden sich einzig nach dem Fahrgebiet. So gibt es z. B. eine spezifische internationale Bestimmung für das Rheinschifffahrtsgebiet.

LETTER OF CREDIT - DOCUMENTAIR KREDIET

National Bank
 Finance Centre, Pittsburgh
 P.O. Box 86257
 Pittsburgh
 Pennsylvania

This Credit sent to the advising bank by Courier

Applicant Copy

IRREVOCABLE DOCUMENTARY CREDIT		CREDIT No. 083KF350000B41	Expiry Date 30-Jul-2000	Place of expiry Belgium
		Dated: 08-Jul-2000		
APPLICANT Pittsburgh Pennsylvania		BENEFICIARY		
ADVISING BANK Bank N.V. Brussels Belgium		AMOUNT EURO		
Airport shipment Not allowed	Transshipment Not allowed	CREDIT AVAILABLE WITH Bank N.V. Belgium by negotiation of 90 days from the sight of draft drawn on National Bank, marked 'Drawn Under Credit No. 083KF350000B41' accompanied by the documents stated herein.		
Transportation From : BELGIUM To : PITTSBURGH By : SHIP Not Later Than : 30-Jun-2000				

Dear Sir,

We hereby issue in your favour this Irrevocable Documentary Credit as per details stated.

DESCRIPTION OF THE MERCHANDISE:

HYDRAULIC EXCAVATOR AS PER PROFORMA INVOICE NO.: 08-Jul-2000

DOCUMENTS :

1. Manually signed commercial invoice in 4 copies certifying goods as per merchandise description and to be of BELGIUM origin. Original invoice to be legalized by UAE/American Embassy/Consulate.
2. Airway Bill bearing this credit number/flight number and date and showing the goods consigned to National Bank and showing freights prepaid and marked notify the applicant and National Bank, Pittsburgh. Certificates from the Airline or its Agents confirming that the Carrier is not banned from landing at American Airports for any reason according to their laws and regulations. This certificate must indicate name of carrier.
3. Certificate of Origin issued by the Local Chamber of Commerce duly attested by the joint American Chamber of Commerce, if available, duly legalized by UAE Embassy or its Diplomatic Mission. If the said Embassy or Diplomatic Mission is not available, then this certificate must be legalized by any American Diplomatic Mission. The Certificate of Origin to indicate (a) Name of Country from where the goods are exported, (b) name of exporting company, (c) country of Origin, (d) name and address of the Manufacturer/Producer.
4. Insurance covered by the applicant. Details of shipment(s) under this credit must be advised by the beneficiary by Airmail/Fax within (24 hours) after the shipment referring to Policy No. CMOP/2000/009428 direct to the applicant and to Insurance. Copies of such advice must accompany the original shipping documents.
5. Health certificates duly legalized by UAE/American Embassy/Consulate.
6. Packing list in 3 copies. (Packing list to bear certification for specific packing requirement if any.)

ADDITIONAL CONDITIONS :

01. Shipping Marks: RANACO. Invoice and Air Waybill to evidence this.
02. Documents issued prior to the date of insurance of this L.C. not acceptable.
03. Third party transport documents not acceptable.
04. Availment under reserve/guarantee strictly prohibited. In case of discrepant documents, either prior approval must be obtained or documents must be sent to us mentioning the discrepancies on acceptance basis. In the event of presentation of documents under this Letter of Credit containing discrepancy(ies) a charge of USD 50/-or its equivalent will be recovered from the Beneficiary. This fee will be charged for each set of discrepant documents presented for availment. This fee will be deducted from the remittance made under this Letter of Credit, even if the Letter of Credit states the charges are to be borne by the Applicant.
05. All documents must be made out in English language.
06. House Air Waybill not accepted.
07. Original legalized Certificates of Origin and original legalised invoice must be sent to Applicant by airmail. Beneficiaries certificate stating that the same have been sent to Applicant must accompany the documents. In such case, copy of Certificate of Origin and invoice without legalization acceptable for negotiation.

Documents to be presented within 15 days after insurance of the transport document but within the validity of the credit. All charges of ADY/NEG/CNF/NOM/RIMB bank and of reimbursement are to be borne by the Beneficiary.

INSTRUCTIONS FOR ADVISING/NOMINATED BANK :

Original and duplicate documents must be sent to us (National Bank, Finance Centre, Pittsburgh, P.O. Box 86257, Pittsburgh, Pennsylvania) in one lot by any express courier service at Beneficiary expenses.

We request you to notify this credit to the Beneficiary with adding your confirmation.

This credit is subject to the Uniform Customers and Practice for Documentary Credits 1993 (Revision) ICC Publication 500. All availment under this credit must be endorsed on the reverse hereof.

WE HEREBY AGREE WITH DRAWERS, ENDORSERS AND BONAFIDE HOLDERS OF DRAFT(S) DRAWN UNDER AND IN COMPLIANCE WITH THE TERMS OF THIS CREDIT THAT THE SAME SHALL BE DULY HONOURED ON DUE PRESENTATION.

REIMBURSEMENT INSTRUCTIONS :

01. We shall arrange remittance of proceeds on receipt of original documents complying with the terms and conditions of the credit on maturity.
02. If due data under this credit falls for payment on Fri/Satur/Sunday, other holidays then following working day will be treated as the maturity date.

Yours faithfully
For UNION BANK

.....
Authorised Signature

.....
Authorised Signature

Einen Letter of Credit (LC) nennen wir in deutscher Sprache Dokumentenakkreditiv (niederl. documentair krediet). Ein Dokumentenakkreditiv ist eine Vereinbarung zwischen einer Bank und ihrem Kunden, wobei die Bank sich dazu verpflichtet, auf Rechnung ihres Kunden an einen dritten Begünstigten einen bestimmten Betrag zu entrichten, vorausgesetzt, dass der Begünstigte (Exporteur) nachweist, seiner Lieferpflicht nachgekommen zu sein.

In der folgenden Tabelle kann man deutlich ersehen, welche Parteien bei einem Dokumentenakkreditiv involviert sind und welche Rolle sie spielen. Das Dokumentenakkreditiv ist genauso wie die Incoterms an die „einheitlichen Regelungen und Gebräuche“ der Internationalen Industrie und Handelskammer (ICC) gebunden.

Handelspartei	Funktion
Importeur	Auftraggeber des Dokumentenakkreditivs
Exporteur	Begünstigter des Dokumentenakkreditivs
Krediteröffnende Bank der Absender des Kreditbriefs	Eröffnet das Dokumentenakkreditiv an eine Bank im Land des Exporteurs
Avisierende/bestätigende Bank	Avisiert (d. h. sie teilt dem Exporteur die Eröffnung des Dokumentenakkreditivs mit) und bestätigt (d.h. sie fügt eine eigene Garantie bei) das Dokumentenakkreditiv.



Let's go ... in die Welt von Transport & Internationale Logistikorganisation
Surf noch heute nach www.letsgo.be. Oder sende eine Mail an
info@letsgo.be.



IBOT

Institut belge des Organisateurs
de Transport a.s.b.l.
Rue Archimède 5 bte 2, 1000 Bruxelles
Tél: 02-230 30 43



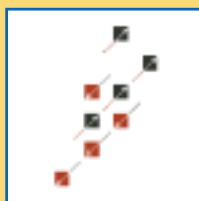
ITR

Institut du Transport Routier a.s.b.l.
Rue Archimède 5, 1000 Bruxelles
Tél: 02-230 68 90



FONDS SOCIAL

du transport de marchandises et des activités
connexes pour compte de tiers
Chaussée de Jette 603 bte 3, 1090 Bruxelles
Tél: 02-424 30 80



LOGOS

Ausbildungsfonds von der paritätischen Kommission für die
Angestellten des Internationalen Handels, des
Transportwesens und der zugehörigen Geschäftszweige
Brouwersvliet 33 bus 7, 2000 Antwerpen
Tel: 03-221 99 75



Besonderer Dank gilt:

- Frau Bea Walters, Frau Lieve Lombaert und Herrn Philippe Dejonckere von der Katholieke Hogeschool Zuid-West-Vlaanderen (KATHO) - Departement Hantal, 8500 Kortrijk
- Herrn André Mommaerts von Caterpillar Group Services N.V., 1850 Grimbergen
- Herrn Filip Stock und Herrn Lieven De Vlaminck von Masterbulk, 9940 Evergem
- Frau Ann Verheyen von Belgian Chocolate Group N.V., 2520 Oelegem
- Frau Suzy Van Hout und Herrn Herman Doncker von Danzas AEL, 1931 Brucargo