WHITEPAPER

SEEFRACHT

Ausgabe April 2025

We make the world yours!

Jetzt mit unserem Insiderwissen die Welt der Logistik besser verstehen.

QR-Code scannen und immer auf dem aktuellen Stand sein

ITC
LOGISTIC
simply.professional
SIN

Liebe Leserinnen und Leser,

wir freuen uns, Ihnen unser Whitepaper zu den Themen Seetransport präsentieren zu dürfen.

Mit diesem Handout möchten wir Ihnen einen exklusiven Einblick in das Insiderwissen der Logistik- und Transportbranche geben. Egal ob Sie bereits Erfahrung in der Branche haben, Ihr Wissen erweitern möchten oder einfach nur neugierig sind – wir hoffen, dass Sie in dieser Broschüre spannende und wertvolle Informationen finden werden.

Für weitere Fragen und Anregungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen beim Lesen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr ITC LOGISTIC-Team

Unser Whitepaper ist eine „lebendige“ Broschüre, die ständig aktualisiert und erweitert wird.

Sie können uns gerne Ihre E-Mail-Adresse hinterlassen, um über Updates auf dem Laufenden gehalten zu werden. Wir werden Sie dann immer benachrichtigen, sobald eine neue Version des Whitepapers zum Download zur Verfügung steht.

Wir sind immer offen für Ihr Feedback und Ihre Anregungen, um sicherzustellen, dass unser Whitepaper für Sie von größtem Nutzen ist. Zögern Sie nicht, uns über den QR-Code rechts Ihre Fragen, Anmerkungen oder Kritik mitzuteilen.

Wir freuen uns auf Ihre zahlreichen Rückmeldungen!

SEEFRACHT

Seefracht bezeichnet den Transport von Gütern auf dem Seeweg.

Dabei werden die Güter in Containern oder als Stückgut auf Frachtschiffen transportiert. Seefracht ist eine wichtige Komponente in der globalen Logistik und wird für den Transport von großen Mengen an Waren über lange Strecken eingesetzt. Seefracht bietet den Vorteil, dass große Mengen an Gütern auf einmal transportiert werden können und dass die Transportkosten im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern in der Regel geringer sind. Zudem gibt es für den Seetransport spezielle Häfen und Terminals, die für das Be- und Entladen der Schiffe ausgestattet sind. Allerdings dauert der Seetransport in der Regel länger als andere Transportarten wie Luft- oder Landverkehr. Zudem gibt es besondere Herausforderungen im Bereich der Seefracht, wie beispielsweise die Einhaltung von Zoll- und Sicherheitsbestimmungen sowie die Bewältigung von Wetterbedingungen und Meeresströmungen.

B

BAF

Der Bunker Adjustment Factor, ist im Transportwesen der Anglizismus für so einen genannten Bunkerzuschlag, der auf die Seefracht eines zu verschiffenden Fachtguts über die See erhoben wird.

C

CFS

Die Container Freight Station, ist das Lager, an dem die Sammelcontainer be- oder entladen werden.

45` CONTAINER

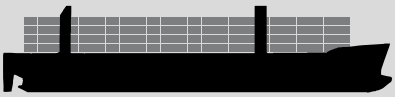
Der Einsatz von 45-Fuß- und 45-Fuß-High-Cube-Containern bietet Versendern im Short Sea-Bereich die Möglichkeit, das gesamte Ladevolumen eines Lastkraftwagens zu nutzen. Dies stellt eine interessante Alternative zum LKW-Transport dar, insbesondere bei Routen nach Irland, da es in der Regel kostengünstiger ist und einen geringeren CO2-Verbrauch aufweist.

45-Fuß-Container sind spezielle Seecontainer, die eine Länge von 45 Fuß (13,72 Meter) haben und in der Regel als High-Cube-Container ausgeführt sind. Im Vergleich zu Standardcontainern sind sie höher. Ein 45-Fuß-High-Cube-Container hat eine Standardhöhe von 9,6 Fuß (2,93 Meter), während ein Standardcontainer eine Höhe von 8,6 Fuß (2,59 Meter) aufweist.

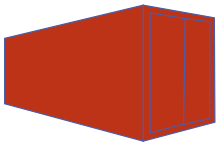
Diese Containerart wurde in den 1990er Jahren eingeführt und wird aufgrund ihrer größeren Kapazität immer häufiger verwendet. Ein 45-Fuß-Container bietet etwa 10 bis 15 Prozent mehr Laderaum als ein 40-Fuß-Container. Daher eignet er sich besonders gut für den Transport sperriger Güter oder großer Warenmengen.

45-Fuß-Container werden vielfach für den Transport von Massengütern wie Getreide, Kohle oder Erz genutzt. Sie finden jedoch auch Anwendung im Transport von Waren in der Automobilindustrie und im Maschinenbau. Es ist zu beachten, dass aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichts nicht alle Häfen und Terminals 45-Fuß-Container handhaben können. In solchen Fällen werden spezielle Ausrüstungen wie Kräne oder Gabelstapler benötigt, um das Be- und Entladen zu ermöglichen.

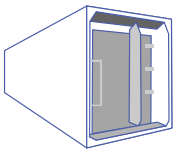
Containerschiffsgenerationen

Generation	Containerschiff	Maße
1. Generation	**Frühe Containerschiffe (ab 1956)** 500 - 800 TEU	137 x 25 x 9m
	Fully Cellular (ab 1970) 1.000 - 2.500 TEU	215 x 20 x 10m
2. Generation	**Panamax (ab 1980)** 3.000 - 3.400 TEU	250 x 32 x 12,5m
	Panamax Max (ab 1985) 3.400 - 45.00 TEU	290 x 32 x 12,5
3. Generation	**Post Panamax I (ab 1988)** 4.000 - 6.000 TEU	300 x 40 x 13m
	Post Panamax II (ab 2000) 6.000 - 8.500 TEU	340 x 43 x 14,5m
4. Generation	**VLCS (ab 2006)** 11.000 - 15.000 TEU	397 x 56 x 15,5m
5. Generation	**New Panamax (ab 2014)** 12.500 TEU	366 x 49 x 15,2m
6. Generation	**ULCS (2013-)** 18.000 - 21.000 TEU	400 x 59 x 16m
	MGX-24 (2019-) 21.000 - 25.000 TEU	400 x 61 x 16m 

Containergrößen

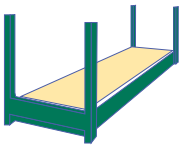


40" Standard DC (Dry Container)



40" HC Steel Reefer Container

40" OT (Open Top Container)



40" FT (Flat Rack Container)

Containergröße	Länge (ft)	Breite (ft)	Höhe (ft)	Türhöhe (ft)	Länge (m)	Breite (m)	Höhe (m)	Türhöhe (m)	Volumen (cbm)
20‘ Standard	20	8	8‘6“	7‘5“	6,1	2,4	2,6	2,3	33
40‘ Standard	40	8	8‘6“	7‘5“	12,2	2,4	2,6	2,3	67
40‘ High Cube	40	8	9‘6“	8‘5“	12,2	2,4	2,9	2,6	76
45‘ High Cube	45	8	9‘6“	8‘5“	13,7	2,4	2,9	2,6	86
20‘ Open Top	20	8	8‘6“	7‘3“	6,1	2,4	2,6	2,2	31
40‘ Open Top	40	8	8‘6“	7‘3“	12,2	2,4	2,6	2,2	64
20‘ Flat Rack	20	8			6,1	2,4			
40‘ Flat Rack	40	8			12,2	2,4			
20‘ Reefer	20	8	8‘6“	7‘3“	6,1	2,4	2,6	2,2	28
40‘ Reefer	40	8	8‘6“	7‘3“	12,2	2,4	2,6	2,2	59
40‘ High Cube Reefer	40	8	9‘6“	8‘3“	12,2	2,4	2,9	2,5	66

TEU

TEU steht für **Twenty foot Equivalent Unit** und ist eine Maßeinheit für den Transport von Containern. Ein TEU entspricht einem Standard-20-Fuß-Container, der 6,06 Meter lang, 2,44 Meter breit und 2,59 Meter hoch ist.

TEU wird häufig verwendet, um die Kapazität von Schiffen, Terminals und anderen Containertransporteinrichtungen zu messen. Wenn beispielsweise ein Schiff eine Kapazität von 10.000 TEU hat, bedeutet dies, dass es bis zu 10.000 Container von der Größe eines Standard-20-Fuß-Containers transportieren kann.

Die Verwendung von TEU als Maßeinheit ist in der Containertransportindustrie weit verbreitet, da es eine einfache Möglichkeit bietet, die Kapazität von Schiffen, Terminals und anderen Einrichtungen zu vergleichen. Es ist auch eine nützliche Einheit für die Berechnung von Transportkosten, da viele Transportunternehmen ihre Preise auf der Basis von TEU-Kapazitäten berechnen.

Neben TEU gibt es auch die Einheit FEU (Forty foot Equivalent Unit), die einem Standard-40-Fuß-Container entspricht. Eine FEU ist also doppelt so groß wie ein TEU.

CONFERENCE LINE

Reedereien, die Mitglied einer Konferenz sind

C/S

Congestion Supercharge (Zuschlag für Wartezeiten in Häfen)

CAF

Currency Adjustment Factor (Ausgleich zu Kursschwankungen bei verschiedenen Währungen)

CSC

Container Service Charge (Umschlagskosten für Container in Europa)

CY

Container Yard (Ort, wohin beladene Container zur Verschiffung oder Weiterverladung angeliefert werden)

D

DEMURRAGE

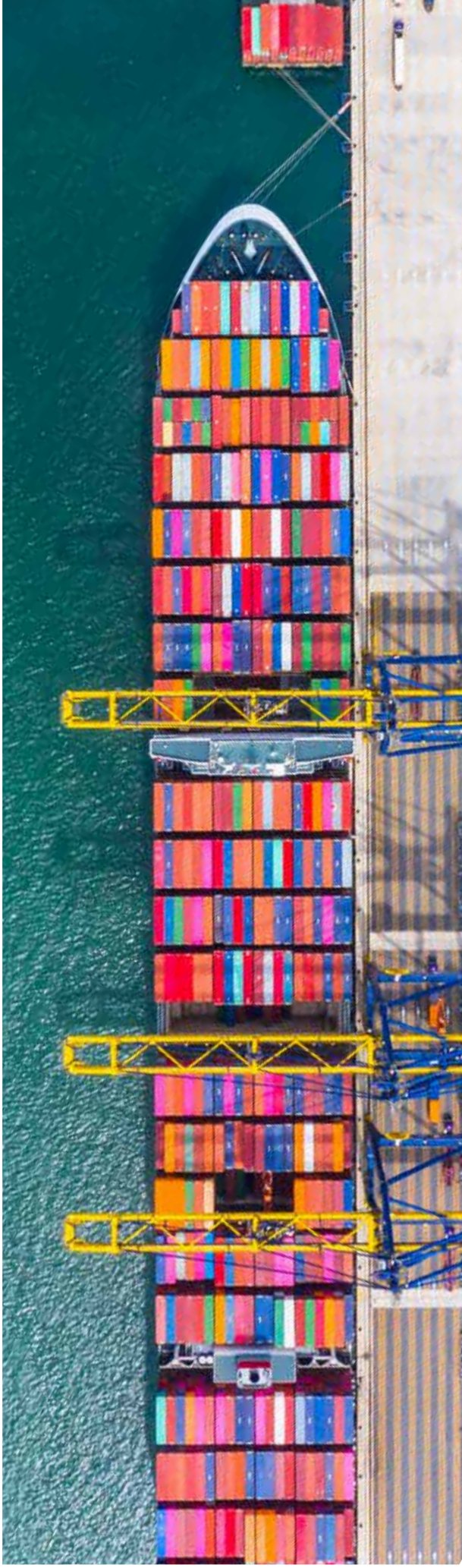
Containermiete, falls der Container nicht innerhalb einer festgesetzten Zeit im Hafen übernommen wird.

DETENTION

Containermiete, falls Leercontainerrückgabe nicht rechtzeitig erfolgt

DOOR/DOOR

Haus-zu-Haus Service



E

ECB

Express Cargo Bill of Lading (reines Frachtdokument, kein Inhaberdokument).

ETA

Esitmated Time of Arrival (hier geplante Schiffsankunft)

ETD

Esitmated Time of Departure (hier geplante Schiffsabfahrt)

F

FCL/LCL

Sendungen von einem Absender für mehrere Empfänger in einem Container

FEU

Forty Foot Equivalent Unit 40’ ContainerEinheit

L

LCL/LCL

Teillieferungen, die in der Containerfrachtstation zu einem Container zusammengefasst und an der Bestimmung wieder geteilt werden LCL/FCL Sendungen mehrerer Absender für einen Empfänger in einem Container

M

MS

Motor Ship (Hochseeschiff)

MV

Motor Vessel (Hochseeschiff)

N

NON CONFERENCE (OUTSIDER) LINE

Reedereien, die kein Mitglied einer Konferenz sind

NON-NEGOT-BILL OF LADING

Nicht unterschriebene B/L-Kopie, welche nicht als Original gilt und daher keine Verfügungsberechtigung gestattet

NOTIFY

Zusätzlich zu benachrichtigende Adresse

P

PALETTENBREITE CONTAINER

Palettenbreite Container sind Container, die speziell für den Transport von Europaletten entwickelt wurden und eine Breite von 2,44 Metern aufweisen. Im Gegensatz zu Standardcontainern, die eine Breite von 2,35 Metern haben, bieten Paletten breite Container mehr Platz für Europaletten und ermöglichen eine effizientere Nutzung des verfügbaren Raums.

Paletten breite Container sind in der Regel in den gängigen ISO-Größen wie 20 Fuß (6,06 Meter) und 40 Fuß (12,2 Meter) erhältlich. Sie sind oft mit seitlichen Türen oder Klappen ausgestattet, die den Zugang zur Ladung erleichtern, insbesondere wenn die Waren auf Paletten gestapelt sind.

Die Verwendung von Paletten breite Containern kann die Effizienz und den Nutzwert von Containertransporten erhöhen, da sie eine höhere Kapazität bieten und den Platzbedarf für Paletten reduzieren können. Dies kann zu einer höheren Auslastung von Containern führen, was zu einer Reduzierung der Transportkosten und einer verbesserten Lieferkette beitragen kann.

Paletten breite Container werden häufig in der Logistikindustrie eingesetzt und sind insbesondere bei der Beförderung von Konsumgütern wie Lebensmitteln, Getränken, Haushaltswaren und Elektronikprodukten sowie bei der Verschiffung von Textilien und Maschinen weit verbreitet.

POD

Port of Discharge (Entladehafen)

POL

Port of Lading (Ladehafen)

VOLLE FRACHT VORAUS

FCL Full Container Load

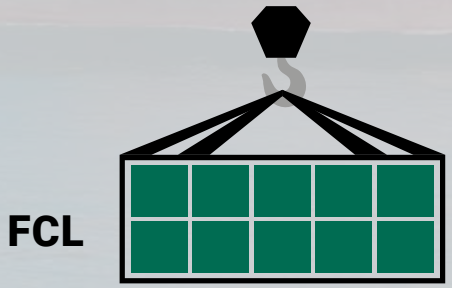
FCL ist eine Seefracht-Option, bei der ein ganzer Standardcontainer für die alleinige Nutzung durch einen Versender reserviert wird, im Gegensatz zu LCL, bei der mehrere Versender ihre Güter in einem gemeinsamen Container unterbringen.

FCL eignet sich für Unternehmen mit großen Warenmengen oder besonderen Ladungen. Die Kosten basieren auf der Größe und dem Gewicht des Containers. FCL bietet höhere Sicherheit und einfachere Überwachung, und ist oft schneller als LCL, da keine Verzögerungen bei der Konsolidierung und Zollabfertigung auftreten.

LCL Less Than Container Load

LCL (Less Than Container Load) bezieht sich auf den Seefrachtversand, bei dem die Ladung eines Versenders nicht ausreicht, um einen ganzen Standardcontainer zu füllen. Stattdessen wird die Ladung mit anderen Sendungen von verschiedenen Versendern in einem gemeinsamen Container transportiert, um die Versandkosten pro Einheit zu reduzieren.

Die Kosten richten sich normalerweise nach dem tatsächlichen Platzbedarf und Gewicht der Ladung und werden zwischen den Versendern aufgeteilt, die ihren Anteil an dem Container belegt haben. LCL-Fracht ist eine kosteneffiziente Versandoption für Unternehmen mit begrenztem Ladungsvolumen, die dennoch eine Seefrachtlieferung benötigen



Ihre Ladung

Ladung anderer

S

SHORT SEA

Short Sea Shipping ist eine Form des Seetransports, bei der Güter über kürzere Strecken entlang der Küsten oder Flüsse von einem Hafen zum anderen befördert werden. Im Gegensatz zum Deep-Sea-Verkehr werden bei Short Sea Shipping nur kürzere Distanzen von bis zu 500 Kilometern zurückgelegt, was typischerweise innerhalb von 24 Stunden bis zu einer Woche erfolgt.

Short Sea Shipping kann eine kosteneffiziente Alternative zu anderen Transportarten wie der Bahn oder dem Lkw darstellen, da es oft schneller und günstiger ist, Waren entlang der Küsten oder Flüsse zu transportieren als sie über das Land zu schicken. Es kann auch umweltfreundlicher sein, da es weniger Straßenverkehr gibt und daher weniger CO2Emissionen entstehen.

Short Sea Shipping wird oft für den Transport von Massengütern wie Erzen, Kohle, Getreide, Öl und Gas, aber auch für Containertransporte genutzt. Es gibt auch Dienstleistungen, die sich auf den Transport von Roll-on/Roll-off-Fahrzeugen oder Fähren konzentrieren, die Passagiere und Fahrzeuge transportieren.

Short Sea Shipping ist Teil des globalen Seehandels und spielt eine wichtige Rolle bei der Vernetzung von Häfen und Regionen sowie bei der Unterstützung des internationalen Handels. In Europa ist Short Sea Shipping ein wichtiger Bestandteil des integrierten Verkehrssystems und wird von der Europäischen Union gefördert, um den Handel zu unterstützen und die Verkehrsbelastung auf den Straßen zu reduzieren.

STRIPPING

Entladen eines Containers

STUFFING

Beladen eines Containers

T

T / T

Transit Time (Laufzeit Port/Port)

TAA

Trans-Atlantic Agreement (Konferenz im Trans Atlantik Service)

THC

Terminal Handling Charge (Umschlagskosten für Container)

W/M

Weight of Measurement (Verrechnung der Seefracht aufgrund der Tonnen oder Kubikmeter, je nachdem, was höher ist)

WARSCHAUER KONVENTION

Die Warschauer Konvention ist ein internationales Abkommen, das im Jahr 1929 in Warschau unterzeichnet wurde. Sie regelt die Haftung von Fluggesellschaften im internationalen Luftverkehr und legt die Bedingungen für den internationalen Lufttransport von Passagieren, Fracht und Post fest.

Das Haager Protokoll erweitert die ursprüngliche Warschauer Konvention von 1929 und regelt die Haftung von Luftfrachtspediteuren im internationalen Luftverkehr. Es legt die Bedingungen für den internationalen Transport von Gütern per Luftfracht fest und regelt insbesondere die Haftung für Schäden, Verluste oder Verspätungen von Luftfrachtgütern.

Das Haager Protokoll stellt sicher, dass die Haftung von Luftfrachtspediteuren auf einen bestimmten Betrag begrenzt ist und dass die Verantwortlichkeit für den Verlust oder die Beschädigung von Luftfrachtgütern klar definiert ist. Es legt auch fest, welche Dokumente für den internationalen Luftfrachttransport erforderlich sind und welche Informationen in diesen Dokumenten enthalten sein müssen.

Insgesamt hat das Haager Protokoll einen großen Einfluss auf die Regulierung und den Betrieb der Luftfrachtindustrie. Es bietet eine klare rechtliche Grundlage für den internationalen Transport von Gütern per Luftfracht und schützt sowohl die Interessen der Luftfrachtspediteure als auch der Empfänger von Luftfrachtgütern.

Bill of Lading und Übernahmedokumente

BILL OF LADING (B/L)

Ein Bill of Lading (B/L, auch bekannt als Konossement) ist ein Dokument, das von einer Reederei oder einem Frachtführer ausgestellt wird, um den Empfang von Gütern an Bord eines Schiffes zu bestätigen und als Eigentumsnachweis für die Waren zu dienen. Es ist ein wichtiger Bestandteil im internationalen Handel und wird als Rechtsdokument für den Seefrachttransport verwendet.

Ein B/L enthält in der Regel Angaben über die Waren, wie z.B. Art, Menge und Verpackung, sowie Informationen über den Versender, den Empfänger, den Abfahrts- Ankunftshafen, das Verschiffungsdatum und den Namen des Schiffes. Es gibt verschiedene Arten von B/L, einschließlich Original-, Konnossements- und Teilkonnossements B/L.

Ein B/L hat verschiedene Funktionen. Zum einen bestätigt es den Empfang der Waren und kann als Beweis für den Besitz und die Verfügbarkeit der Waren verwendet werden. Zum anderen dient es als Frachtbrief und ist ein wichtiges Dokument für die Zollabfertigung und den Versicherungsschutz. Darüber hinaus kann ein B/L als Sicherheit für Kredite oder Zahlungen verwendet werden.

Für den Empfänger ist es wichtig, das Original-B/L in physischer Form zu erhalten, da es als Eigentumsnachweis für die Waren gilt und erforderlich ist, um die Waren auszulösen und entgegenzunehmen.

DIE WICHTIGSTEN KONNOSSEMENTE

Das ***Received for Shipment B/L (RFS)*** ist ein spezieller Typ des Bill of Lading (B/L), der ausgestellt wird, wenn der Frachtführer die Waren in Empfang genommen und bereit ist, sie auf das Schiff zu verladen. Es ist ein vorläufiges B/L, das bestätigt, dass die Waren empfangen wurden und bereit sind, verschifft zu werden. Es wird üblicherweise ausgestellt, bevor das tatsächliche Versanddatum bekannt ist.

Das RFSB/L enthält Informationen wie den Namen des Versenders, den Empfänger, den Abgangshafen, den Bestimmungshafen, den Namen des Schiffes, das Verschiffungsdatum und die Beschreibung der Waren. Es bestätigt, dass die Waren in den Besitz des Frachtführers übergegangen sind und bereit sind, an Bord des Schiffes geladen zu werden.

Ein RFSB/L wird oft von Exporteuren verwendet, um den Verkauf von Waren an den Käufer abzuschließen, bevor das endgültige Versanddatum bekannt ist. Der Exporteur kann das RFSB/L an den Käufer übergeben, um den Verkauf zu bestätigen und den Zahlungsprozess einzuleiten.

Es ist jedoch wichtig zu beachten, dass das RFSB/L kein endgültiges B/L ist und nicht als Eigentumsnachweis für die Waren dient. Sobald das endgültige B/L ausgestellt wurde, verliert das RFSB/L seine Gültigkeit.

Date:

BILL OF LADING

Page 1 of _____

SHIP FROM (1)

Name:
Address:
City/State/Zip:
SID#: FOB: ☐

SHIP TO (2)

Name: Location #: _____
Address:
City/State/Zip:
CID#: FOB: ☐

THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO: (3)

Name:
Address:
City/State/Zip:

SPECIAL INSTRUCTIONS:

Bill of Lading Number: _____ (7)

BAR CODE SPACE

CARRIER NAME: _____
Trailer number:
Seal number(s):

SCAC: (8)
Pro number:

BAR CODE SPACE

Freight Charge Terms: ***(freight charges are prepaid unless marked otherwise)*** (9)
Prepaid _____ **Collect** _____ **3rd Party** _____

☐ (check box) Master Bill of Lading: with attached underlying Bills of Lading

CUSTOMER ORDER INFORMATION (4)

CUSTOMER ORDER NUMBER	# PKGS	WEIGHT	PALLET/SLIP (CIRCLE ONE)		ADDITIONAL SHIPPER INFO
			Y	N	
			Y	N	
			Y	N	
			Y	N	
			Y	N	
			Y	N	
			Y	N	
			Y	N	
GRAND TOTAL					

CARRIER INFORMATION (5)

HANDLING UNIT		PACKAGE		WEIGHT	H.M. (X)	COMMODITY DESCRIPTION	LTL ONLY	
QTY	TYPE	QTY	TYPE			Commodities requiring special or additional care or attention in handling or stowing must be so marked and packaged as to ensure safe transportation with ordinary care. *See Section 2(e) of NMFC Item 360*	NMFC #	CLASS
							RECEIVING	
							STAMP SPACE	
						GRAND TOTAL		

Where the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property as follows:
"The agreed or declared value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding _____ per _____."

COD Amount: $ _____ (10)
Fee Terms: Collect: ☐ **Prepaid:** ☐
Customer check acceptable: ☐

NOTE Liability Limitation for loss or damage in this shipment may be applicable. See 49 U.S.C. ▪ 14706(c)(1)(A) and (B).

RECEIVED, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, on request, and to all applicable state and federal regulations.

The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of freight and all other lawful charges.

_____ **Shipper Signature**

SHIPPER SIGNATURE / DATE
This is to certify that the above named materials are properly classified, packaged, marked and labeled, and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the DOT.

Trailer Loaded:
☐ By Shipper
☐ By Driver

Freight Counted:
☐ By Shipper
☐ By Driver/pallets said to contain
☐ By Driver/Pieces

CARRIER SIGNATURE / PICKUP DATE
Carrier acknowledges receipt of packages and required placards. Carrier certifies emergency response information was made available and/or carrier has the DOT emergency response guidebook or equivalent documentation in the vehicle. ***Property described above is received in good order, except as noted.***

(6)

1. Ladeadresse
2. Entladeadresse
3. Spediteur
4. Bestellinformationen
5. Ladedatum
6. Ladeinformationen
7. Bill of Lading Number
8. Standart Carrier Alpha Code
9. Frachtkostenbedingungen
10. Frachtführer

B

BEARER-KONOSSEMENT

Ein Bearer-Konnossement (auch bekannt als Inhaberkonnossement) ist ein Frachtbrief, der ausgestellt wird, um den Empfang von Gütern an Bord eines Schiffes zu bestätigen und als Eigentumsnachweis für die Waren zu dienen. Im Gegensatz zu einem Order-Konnossement, bei dem der Inhaber des Konnossements namentlich genannt wird, gilt beim Bearer-Konnossement der Inhaber des Konnossements als Eigentümer der Waren.

Das bedeutet, dass der Bearer-Konnossement wie ein Bargeldschein fungieren kann, der von einer Person zur anderen übertragen werden kann, indem er einfach von Hand zu Hand geht. Der Inhaber des Konnossements hat das Recht, die Waren zu beanspruchen, wenn er das Konnossement vorlegen kann.

Bearer-Konnossement werden normalerweise bei internationalen Handelsgeschäften verwendet, da sie eine flexible und bequeme Möglichkeit bieten, Waren zu übertragen und zu verkaufen. Sie werden jedoch in der Regel nur in Fällen verwendet, in denen das Risiko von Diebstahl oder Verlust gering ist, da sie ohne Vorlage von Identifikationsdokumenten oder Unterlagen transferiert werden können.

Es ist wichtig zu beachten, dass die Nutzung von Bearer-Konnossementen in einigen Ländern aufgrund von Betrugsrisiken eingeschränkt oder verboten ist. In vielen Fällen wird daher ein Order-Konnossement bevorzugt, da er sicherer und kontrollierbarer ist.

KONNOSSEMENT ALS BEWEISURKUNDE

Ein Konnossement kann als Beweisurkunde verwendet werden, um den Transport und die Lieferung von Waren auf See zu belegen. Es dient als Nachweis dafür, dass die Waren an Bord eines Schiffes verladen wurden und zum vereinbarten Bestimmungsort transportiert werden sollen. Das Konnossement bestätigt auch den Empfang der Waren durch den Frachtführer und stellt einen Eigentumsnachweis für die Waren dar.

Als Beweisurkunde kann das Konnossement vor Gericht als Beweismittel für Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Transport von Waren verwendet werden. Es kann verwendet werden, um die Lieferung von Waren an den Empfänger zu belegen und um den Umfang eventueller Schäden oder Verluste zu dokumentieren.

Ein weiterer wichtiger Aspekt des Konnossements als Beweisurkunde ist, dass es als Sicherheit für den Kreditgeber bei internationalen Handelsgeschäften dienen kann. Ein Konnossement kann als Sicherheit für die Finanzierung von Handelsgeschäften verwendet werden, da es den Besitz und die Lieferung von Waren dokumentiert und somit eine Garantie für die Rückzahlung der Kredite bietet.

Es ist wichtig zu beachten, dass das Konnossement als Beweisurkunde nur dann gültig ist, wenn es ordnungsgemäß ausgestellt und unterzeichnet wurde. Die genauen Anforderungen variieren je nach Land und Rechtsordnung, aber in der Regel muss das Konnossement bestimmte Angaben wie den Namen des Absenders und Empfängers, die Art und Menge der Waren sowie die Bedingungen des Transportvertrags enthalten.

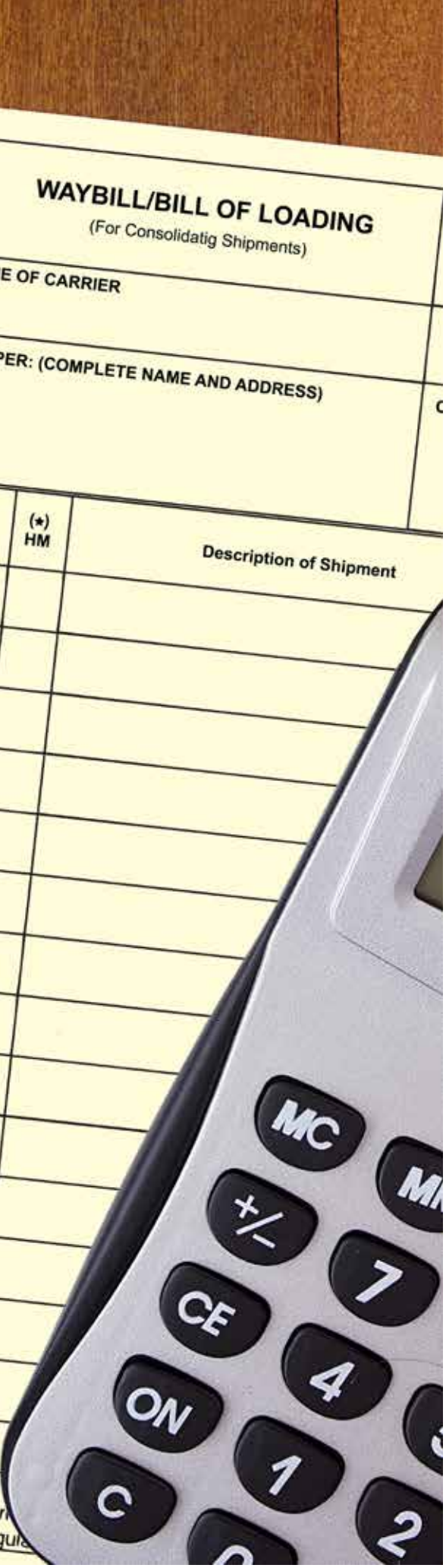
KONNOSSEMENT ALS QUITTUNG

Ein Konnossement kann auch als Quittung verwendet werden. In diesem Fall bestätigt das Konnossement, dass der Frachtführer die Waren in dem auf dem Frachtbrief angegebenen Zustand erhalten hat und bereit ist, sie gemäß den vereinbarten Bedingungen zu transportieren.

Als Quittung stellt das Konnossement auch einen Nachweis darüber dar, dass die Waren an Bord eines Schiffes verladen wurden. Es kann daher als Beweis für die Erfüllung der Verpflichtungen des Frachtführers gegenüber dem Absender oder Empfänger dienen.

In vielen Fällen ist das Konnossement jedoch nicht nur eine Quittung, sondern auch ein Vertragsdokument, das die Bedingungen des Seefrachtvertrags zwischen dem Absender und dem Frachtführer festlegt. In diesem Fall dient das Konnossement als Transportdokument und als Eigentumsnachweis für die Waren, da es bestätigt, dass die Waren an Bord des Schiffes verladen wurden und dem Empfänger gehören.

Es ist wichtig zu beachten, dass das Konnossement eine rechtlich bindende Vereinbarung ist, die die Rechte und Pflichten des Absenders, des Empfängers und des Frachtführers regelt. Es ist daher ratsam, das Konnossement sorgfältig zu lesen und sich von einem Fachmann oder Anwalt beraten zu lassen, bevor man es unterzeichnet.



KONNOSSEMENT ALS WERTPAPIER

Ein Konnossement ist in der Regel kein Wertpapier im herkömmlichen Sinne. Es ist ein Frachtbrief, der von einer Reederei oder einem Frachtführer ausgestellt wird, um den Empfang von Gütern an Bord eines Schiffes zu bestätigen und als Eigentumsnachweis für die Waren zu dienen.

Allerdings gibt es bestimmte Arten von Konnossementen, die als handelbare Wertpapiere fungieren können, wie z.B. das Order-Konnossement oder das Bearer-Konnossement. Ein Order-Konnossement ist ein Konnossement, das an eine bestimmte Person oder einen bestimmten Namen ausgestellt wird und auf dessen Übertragbarkeit an andere Personen hinweisend ist. Ein Bearer-Konnossement ist ein Konnossement, bei dem der Inhaber des Konnossements als Eigentümer der Waren gilt.

Diese Konnossement-Typen können als Wertpapiere behandelt werden, da sie als Eigentumsnachweis für die Waren dienen und übertragbar sind. Sie können als Sicherheit für Kredite oder als Zahlungsmittel verwendet werden und an der Börse gehandelt werden. Die Nutzung von Konnossementen als Wertpapiere ist jedoch eher selten und in der Regel auf den Handel mit Rohstoffen und anderen hochvolumigen Waren beschränkt.

Es ist wichtig zu beachten, dass die Ausstellung und Übertragung von handelbaren Konnossementen rechtliche und regulatorische Anforderungen unterliegt und es ratsam ist, sich von einem Fachmann oder Anwalt beraten zu lassen, bevor man in den Handel mit diesen Wertpapieren einsteigt.

O

ONBOARD B/L, SHIPPED B/L

Ein Onboard B/L ist ein Bill of Lading (B/L), der bestätigt, dass die Waren an Bord des Schiffes genommen wurden. Es wird von der Reederei oder dem Frachtführer ausgestellt, nachdem die Waren tatsächlich an Bord des Schiffes geladen wurden. Das Onboard B/L dient als Beweis dafür, dass die Waren tatsächlich an Bord des Schiffes genommen wurden und bestätigt das Versanddatum.

Das Onboard B/L ist ein wichtiges Dokument für den internationalen Handel und wird für die Zollabfertigung, den Versicherungsschutz und die Zahlungsabwicklung benötigt. Es ist ein End-B/L, das als Eigentumsnachweis für die Waren dient und vom Empfänger benötigt wird, um die Waren entgegenzunehmen.

Das Shipped B/L ist ein weiterer Begriff für das Onboard B/L. Es wird oft synonym verwendet, um zu bestätigen, dass die Waren tatsächlich verschifft wurden und an Bord des Schiffes sind.

Es ist wichtig zu beachten, dass das Onboard B/L oder das Shipped B/L ein entscheidendes Dokument für den internationalen Handel ist und dass der Verlust oder die Verzögerung des B/L erhebliche Auswirkungen auf den Transport und die Zahlungsabwicklung haben kann. Es ist daher wichtig, dass das B/L sorgfältig aufbewahrt und übermittelt wird.

Maximalgrößen für die Kanalpassagen

SUEZMAX

Die Suez-Maximalgröße bezieht sich auf die größten Schiffe, die den Suezkanal passieren können. Der Kanal in Ägypten verbindet das Rote Meer mit dem Mittelmeer und ist ein wichtiger Durchgangspunkt für den internationalen Seehandel.

Die maximale Größe der Schiffe im Suezkanal wird durch die Abmessungen des Kanals selbst bestimmt. Derzeit können Schiffe mit einer Länge von etwa 400 Metern, einer Breite von etwa 62 Metern und einem Tiefgang von etwa 20 Metern den Kanal passieren.

Es ist jedoch zu beachten, dass diese Angaben als allgemeine Richtlinien gelten und von bestimmten Faktoren abhängen können, wie beispielsweise der Beladung der Schiffe und den spezifischen Vorschriften des Kanals. Es können auch Ausnahmen und Einschränkungen für bestimmte Schiffstypen oder besondere Umstände gelten.

Der Suezkanal spielt eine entscheidende Rolle im Welthandel, da er eine Abkürzung für Schiffe bietet, die zwischen Asien, Europa und Afrika reisen. Die Fähigkeit, größere Schiffe durch den Kanal zu befördern, ist von großer Bedeutung, um den steigenden Anforderungen des globalen Handels gerecht zu werden und die Effizienz des Seetransports zu verbessern.

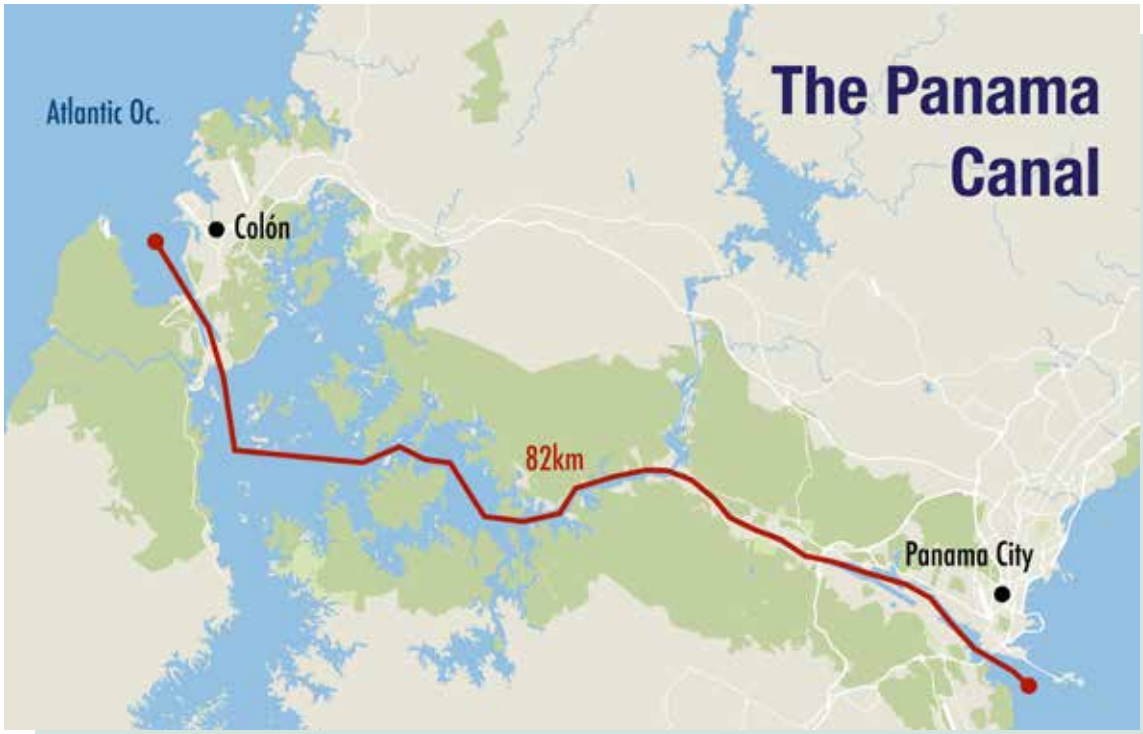
PANAMAX

Die Panama-Maximalgröße bezieht sich auf die maximale Größe von Schiffen, die den Panamakanal passieren können. Der Panamakanal ist eine bedeutende künstliche Wasserstraße, die durch Panama verläuft und den Atlantik mit dem Pazifik verbindet. Seit seiner Eröffnung im Jahr 1914 hat der Kanal den Seehandel erheblich erleichtert und die Schifffahrtsrouten zwischen den Ozeanen verkürzt.

Bis zum Jahr 2016 waren die Abmessungen der Schleusenkammern im Panamakanal ein begrenzender Faktor für die maximale Größe der Schiffe, die den Kanal passieren konnten. Vor dieser Erweiterung des Kanals betrug die maximale Größe für Schiffe eine Länge von etwa 294 Metern, eine Breite von etwa 32,3 Metern und einen Tiefgang von etwa 12 Metern. Dies waren die sogenannten „Panamax"-Schiffe, die den Kanal in der Vergangenheit nutzen konnten.

Jedoch wurde im Jahr 2007 mit dem Bau einer Erweiterung des Panamakanals begonnen, die es ermöglichen sollte, dass größere Schiffe den Kanal passieren können. Die Arbeiten wurden im Jahr 2016 abgeschlossen, und seitdem können Schiffe der „New-Panamax"-Klasse den erweiterten Kanal nutzen. Diese Schiffe haben eine maximale Länge von etwa 366 Metern, eine Breite von etwa 49 Metern und einen Tiefgang von etwa 15 Metern. Die Erweiterung des Kanals umfasste den Bau neuer Schleusen mit größeren Ausmaßen, um den Durchgang dieser größeren Schiffe zu ermöglichen.

Die Erweiterung des Kanals hat den internationalen Schiffsverkehr revolutioniert. Größere Schiffe können nun den Kanal nutzen, was Zeit, Treibstoff und Emissionen spart. Der erweiterte Kanal hat auch die Handelskapazität erhöht und den Warenaustausch zwischen den Kontinenten erleichtert.



KONKURRENZ
FÜR DEN PANAMA-KANAL?

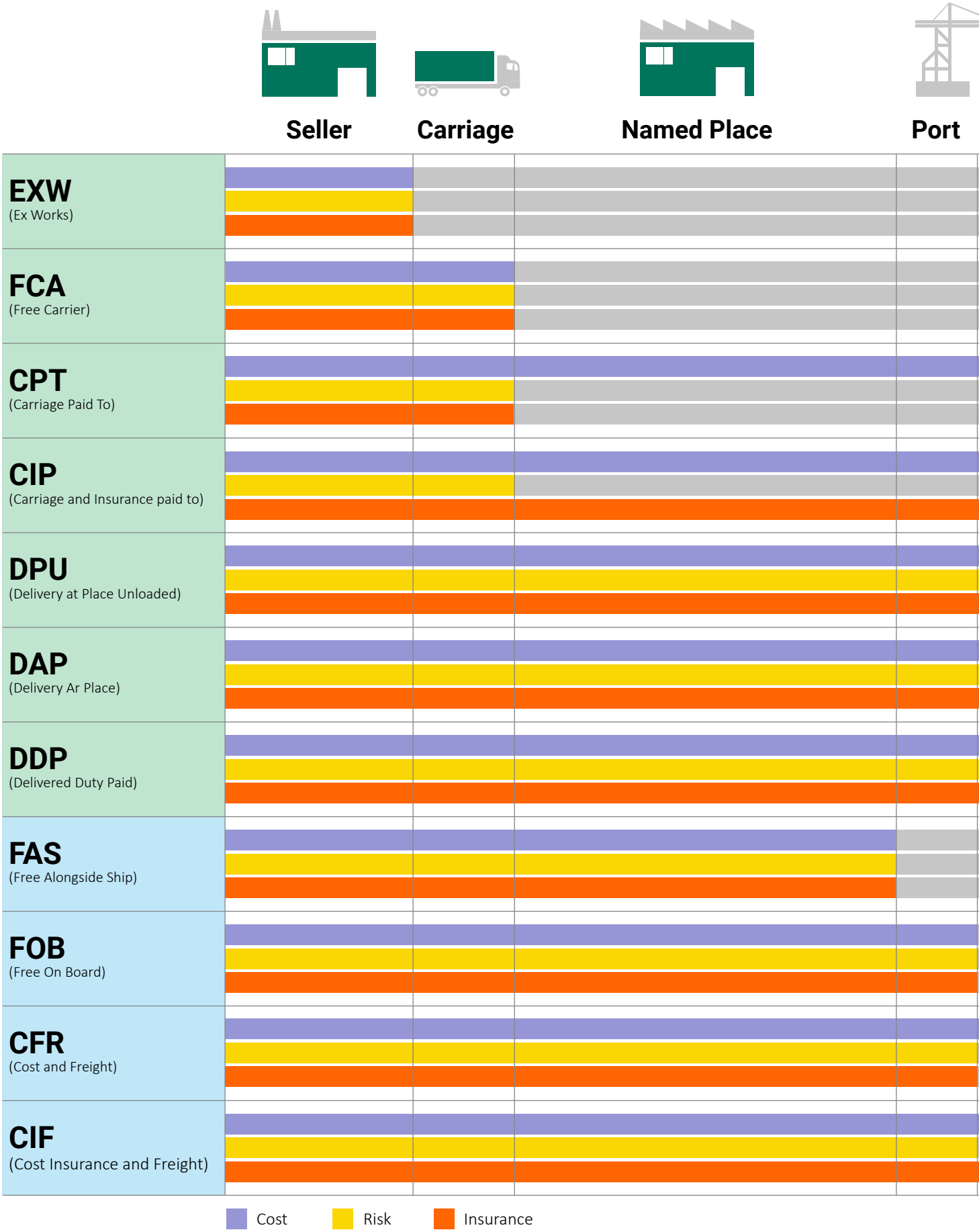
NICARAGUA KANAL IN PLANUNG

Der Nicaragua-Kanal ist ein geplanter Kanal, der den Atlantik und den Pazifik durch Nicaragua verbinden soll. Der Kanal würde von der Mündung des Flusses Brito an der Pazifikküste bis zur Mündung des Flusses Punta Gorda am Karibischen Meer verlaufen und wäre etwa 278 Kilometer lang.

Die Idee eines Kanals durch Nicaragua wurde erstmals im 19. Jahrhundert diskutiert, aber aufgrund technischer und finanzieller Herausforderungen nie verwirklicht. In den letzten Jahren wurden jedoch Pläne für den Bau des Kanals wieder aufgenommen, und im Jahr 2013 erhielt ein chinesisches Unternehmen die Konzession für den Bau des Kanals.

Der geplante Nicaragua Kanal wäre tiefer und breiter als der Panamakanal und würde es größeren Schiffen ermöglichen, den Kanal zu durchqueren. Der Bau des Kanals ist jedoch sehr umstritten und hat zu Bedenken hinsichtlich der Umweltauswirkungen, der Landrechte und der Finanzierung geführt. Derzeit ist unklar, ob der Nicaragua Kanal jemals gebaut wird.

INCOTERMS 2020



ITC LOGISTIC
simply.professional

Transport	Port	Named Place	Carriage	Buyer

Disclaimer

Dieses Whitepaper dient ausschließlich Informationszwecken und stellt keine rechtliche Beratung oder Empfehlung dar. Es wurde von der ITC Logistic Ges. mbH erstellt und richtet sich an Leser, die sich über Logistik und Transport informieren möchten.

Haftungsausschluss
Die Informationen in diesem Dokument werden „wie besehen“ und ohne Gewährleistung jeglicher Art zur Verfügung gestellt. ITC Logistic Ges. mbH übernimmt keinerlei ausdrückliche oder stillschweigende Gewährleistungen in Bezug auf die Genauigkeit, Vollständigkeit oder Eignung der in diesem Dokument enthaltenen Informationen für einen bestimmten Zweck.

ITC Logistic Ges. mbH haftet nicht für Schäden, die aus der Nutzung der Informationen in diesem Dokument oder der Unmöglichkeit der Nutzung entstehen können. Der Leser sollte sich in jedem Fall professionellen rechtlichen Rat einholen, bevor er auf der Grundlage der in diesem Dokument enthaltenen Informationen handelt oder sich darauf verlässt.

Geistiges Eigentum
Dieses Dokument enthält geistiges Eigentum von ITC Logistic Ges. mbH, einschließlich Urheberrechten und Marken. Der Leser darf das Dokument nur zu Informationszwecken verwenden und nicht für kommerzielle Zwecke ohne die ausdrückliche schriftliche Zustimmung von ITC Logistic Ges. mbH. Der Leser darf das Dokument nicht verändern, verteilen, verkaufen oder anderweitig verwenden, es sei denn, dies ist ausdrücklich durch das anwendbare Recht gestattet.

Schlussfolgerung
Dieses Whitepaper bietet lediglich einen Überblick über die Welt der Logistic und soll dem Leser einen allgemeinen Eindruck vermitteln. ITC Logistic Ges. mbH übernimmt keine Haftung für die Verwendung dieser Informationen und empfiehlt dringend, professionellen rechtlichen Rat einzuholen, bevor der Leser Entscheidungen auf der Grundlage der in diesem Dokument enthaltenen Informationen trifft.

Jetzt Bewerben!

Steig ein als:

- Sachbearbeiter
- Disponent
- Buchhalter
- Azubi
- Lagermitarbeiter m/w/d

bewerbung@itc-logistic.com

Bleiben Sie Up-To-Date!

Folgen Sie uns auf unseren Social Media Kanälen!

@itc_logistic_gmbh @itc_logistic @itc-logistic @itc.logistics

Alle weiteren Whitepaper finden Sie auf unserer Webseite **www.itc-logistic.de** im Downloadbereich.

Dürfen wir Sie persönlich beraten?

Unser erfahrenes Team nimmt sich gerne Zeit für Ihre individuellen Wünsche und Fragen.
Vereinbaren Sie noch heute einen unverbindlichen Beratungstermin – persönlich, telefonisch oder online.

Wir freuen uns auf Sie!

Willich / Düsseldorf
ITC Logistic Ges. mbH
Linsellesstr. 97
47877 Willich
+49 2154 815-5
info@itc-logistic.com

Mönchengladbach Güdderath
ITC Logistic Ges. mbH
Klosterhofweg 64
41199 Mönchengladbach
+49 2166 1268-0
info@itc-logistic.com

Erkrath
ITC Logistic Ges. mbH
Gutenbergweg 4
40699 Erkrath
+49 2104 1435-100
info@itc-konpack.de

Koblenz
ITC Logistic Ges. mbH
August-Horch-Str. 7a
56070 Koblenz
+49 261 133794-0
koblenz@itc-logistic.com

Fellbach / Stuttgart
ITC Logistic Ges. mbH
Ringstraße 39-41
70736 Fellbach
+49 7150 2093-11
stuttgart@itc-logistic.com