

## LOGISTIK LEXIKON A-Z

<b>AMS</b>	Advanced Manifest System
<b>AWB</b>	Airwaybill = Luftfrachtbrief
<b>BAF</b>	Zuschlag/Abschlag auf Seefrachtrate, Bunker Adjustment Factor = Ausgleich für Ölpreis – entweder Festbetrag per TEU oder in Prozent kann theoretisch plus oder minus sein ist aber meist plus
<b>Barge</b>	Binnenschiff oder Seeschiff für kurze Distanzen
<b>Berth</b>	Liegeplatz eines Schiffes
<b>BIMCO</b>	Baltic International Maritime Council: Vereinigung von Reedern und Maklern mit Sitz in Kopenhagen, gegründet 1905 zur Wahrnehmung der Fracht-(Charter) Interessen im Tramp- und Linienverkehr und Klärung von Fragen der Charterbedingungen.
<b>B/L</b>	Bill of Lading= Konnossement = Urkunde, die den Beweis für den Seefrachtvertrag darstellt. Als Beförderungsdokument ist es eine Empfangsbestätigung, ein Transportversprechen und ein Auslieferungsversprechen des Verfrachters für die zur Beförderung übernommenen Waren. Als handelbares Wertpapier repräsentiert es den Wert der Ware. Die Übergabe des K. kommt der Übergabe der Waren gleich.
<b>Bond</b>	vor allem im USA Bereich – single entry bond und continuous bond ist eine Sicherheit bzw. Garantie dass Zoll in USA bezahlt wird
<b>Bonded transport</b>	Transport unter Zollverschluss
<b>Break Bulk</b>	Verschiffung, die nicht im Container erfolgt Verladung erfolgt auf konventionellen Schiffen oder Ro/Ro Schiffen
<b>Cabotage</b>	Allgemein: Küstenfahrt zwischen den Häfen eines Landes; das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen. Politisch: Küstenfahrt, die i.d.R. den Schiffen unter der eigenen Flaggen des jeweiligen Landes vorbehalten ist.
<b>CAD</b>	Cash against documents = Art der Zahlungsabwicklung vereinfachtes Akkreditiv, auch nicht so sicher wie Akkreditiv
<b>CAF</b>	Zuschlag/Abschlag auf Seefrachtrate, Currency Adjustment Factor = Währungsausgleich; meist in Prozent, kann plus oder minus sein
<b>Carrier</b>	Verfrachter: Unternehmer, der mit eigenen oder gemieteten Transportmitteln Fracht- oder Passagierverkehr unterhält. Im Seeverkehr i.d.R. der Reeder. Der Carrier ist Aussteller von Konnossementen.
<b>Carriers Haulage</b>	Vor- / Nachlauf eines Containers durch den Reeder
<b>CFR</b>	Incoterm-Klausel: Cost and Freight = Kosten und Fracht. Der Exporteur trägt alle Kosten bis zum Erreichen des Bestimmungshafens. Die Kosten der Transportversicherung zahlt der Importeur. Der Gefahrenübergang auf den Importeur entsteht mit Überschreiten der Schiffsreling/Verschiffungshafen.
<b>CIF</b>	Incoterm-Klausel: Cost, Insurance and Freight = Kosten, Versicherung und Fracht. Der Exporteur trägt alle Kosten bis zu Erreichen des Bestimmungshafens und die Kosten der Transportversicherung. Der Gefahrenübergang auf den Importeur entsteht mit Überschreiten der Schiffsreling/Verschiffungshafen
<b>CIP</b>	Incoterm-Klausel: Carriage and Insurance Paid To = Frachtfrei versichert. Der Exporteur trägt sämtliche Transportkosten der Ware zum Bestimmungsort sowie die Kosten für die Transportversicherung. Der Gefahrenübergang auf den Importeur erfolgt bei der Übergabe der Fracht an den Frachtführer. Gilt für alle Transportformen.

<b>CSC-Plakete</b>	TÜV-Plakete des Containers: Plakette, die ein Container erhält, wenn er den internationalen Sicherheitsnormen entspricht. Ein Container ohne CSC-Plakete darf nicht transportiert werden.
<b>CFS</b>	Container Freight Station = Container Ent- oder Beladestelle
<b>C.O.D.</b>	Cash on delivery = Nachname
<b>Congestion Surcharge</b>	Zuschlag auf Seefrachtrate für Liegegelder im Hafen, wenn dieser Verstopft ist – meist Festbetrag per TEU oder M/G
<b>Containernummer</b>	Nummer am Container, die sich aus einem Alpha-Prefix (Bei der Reederei APL i.d.R. APLU) und einer siebenstelligen Zahlen-Kombination zusammensetzt. Anhand dieser Nummer lassen sich weltweit alle Container eindeutig identifizieren. Siehe ALPHA PREFIX.
<b>Containertypen</b>	Es gibt unterschiedliche Arten von Containern. Meist 20 und 40 Standard C., High Cube-C., Open Top-C., Flats, Platforms, Ventilierte C., Isolier-C., Kühl-C., und Tank-C.
<b>CPT</b>	Incoterm-Klausel: Carriage Paid To = Frachtfrei Der Exporteur trägt sämtliche Transportkosten der Ware zum Bestimmungsort sowie die Kosten für die Exportabwicklung. Der Importeur übernimmt die Kosten der Transportversicherung. Der Gefahrenübergang auf den Importeur erfolgt bei der Übergabe der Fracht an den Frachtführer. Gilt für alle Transportformen.
<b>CSC</b>	Container Service Charge.
<b>CUC</b>	Chassis-Usage-Charge = Nutzungsgebühr für Chassis (Trailer) der Reedereien in den USA
<b>Custom's clearance</b>	Zollabfertigung
<b>Custom's entry</b>	Zolldeklaration
<b>CY</b>	Container Yard, befindet sich im Hafen, manchmal auch im Hinterland. Ist die Anlage, wo leere Container abgenommen bzw. volle Container angeliefert werden können.
<b>Dakosy</b>	Daten-Kommunikations-System für den Hamburger Hafen. Angeschlossen sind Reeder, Schiffsmakler, Speditionen, Kaibetriebe, die Hafenbehörde und Tallyleute. Dakosy dient zum Austausch von ladungsbezogenen Daten.
<b>DAT</b>	Delivered at Terminal (gefliefert Terminal) Gefahrenübergang: Der Verkäufer trägt die Gefahren von Verlust und Beschädigung bis die Ware von dem ankommenden Beförderungsmittel am benannten Ort entladen und dem Käufer zur Verfügung gestellt worden ist. Der Verkäufer trägt die Kosten bis die Ware von dem ankommenden Beförderungsmittel am benannten Ort entladen und dem Käufer zur Verfügung gestellt worden ist.
<b>DAP</b>	delivered at Place (geliefert benannter Ort) Gefahrenübergang: Der Verkäufer trägt die Gefahren von Verlust und Beschädigung bis die Ware auf dem ankommenden Beförderungsmittel am benannten Ort entladebereit zur Verfügung gestellt worden ist. Kostenverteilung: Der Verkäufer trägt die Kosten bis die Ware auf dem ankommenden Beförderungsmittel am benannten Ort entladebereit zur Verfügung gestellt worden ist.
<b>DDP</b>	Incoterm-Klausel: Delivered Duty Paid = Geliefert verzollt. Der Exporteur übernimmt die Transportkosten bis zum Bestimmungsort und die Kosten der Einfuhrzölle. Die Gefahr trägt der Exporteur bis zum Bestimmungsort.
<b>Deklaration</b>	Verbindliche Erklärung. Inhaltsangabe eines Versandstückes für Zollpapiere, Versicherungsanmeldungen, Konnossemente oder Frachtbriefe. Für unvollständige oder unrichtige Angaben in der D. trägt der Aussteller die Verantwortung.
<b>Demurrage</b>	Standgeld für Container

<b>Detention</b>	Gebühr für verzögerte Rückgabe von Containern
<b>DGR</b>	Dangerous goods regulations (Luftfracht) analog IMDG
<b>ETA</b>	Estimated time of arrival = geschätzte Schiffsankunft
<b>ETS/ETD</b>	Estimated time of sailing / Estimated time departure
<b>EUST</b>	Einfuhrumsatzsteuer
<b>Europalette</b>	Europaweit genormte Palette mit den Standardmassen 80 x 120 cm. Von diesen Paletten können auf LKW und Bahn genau zwei nebeneinander gestaut werden, für den Standardcontainer leider ein ungünstiges Mass.
<b>EXW</b>	Incoterm-Klausel: ex Works = ab Werk. Der Gefahrenübergang auf den Importeur erfolgt ab Werk des Exporteurs. Der Importeur transportiert die Waren komplett auf eigene Kosten, der Exporteur ist von jeglichen Kosten für Transport und Abfertigung der Ware befreit.
<b>FAK</b>	Freight all Kind = Frachttarif unabhängig von der Art der Ware
<b>FAS</b>	Incoterm-Klausel: Free Alongside Ship= frei Längsseite Schiff. Der Exporteur zahlt die Kosten bis zum Kai des Verladehafens und die Exportfreimachung. Der Gefahren- Übergang auf den Importeur findet ab Verladung auf das Schiff statt. Die Kosten der Transportversicherung trägt der Importeur. Gilt für den See- und Binnenschifftransport.
<b>FCA</b>	Incoterm-Klausel: Free Carrier = frei Frachtführer. Der Übergang von Kosten und Gefahren findet an einem vom Importeur festgelegten Verladeort der Ware statt. Die Kosten für den Haupttransport trägt der Importeur. Gilt für alle Transportarten.
<b>FCL/FCL</b>	Full Container Load = Container von einem Absender an einen Empfänger
<b>FCL/LCL</b>	ein Absender aber mehrere Empfänger pro Container; Container wird an der CFS im Bestimmungshafen oder Bestimmungsland entladen.
<b>Feeder Service</b>	Zubringerdienst zwischen Nebenhäfen bzw. kleineren Häfen und Haupthäfen
<b>FCR</b>	Forwarders Certificate of Receipt, Banktauglicher Frachtbrief
<b>f.i.o.</b>	free in and out = Full Liner Terms = Laden und Löschen in der Seefrachtrate enthalten. Trifft auf die meisten Fahrtgebiete zu.
<b>Frankaturzwang</b>	in bestimmten Fahrtgebieten – Reeder oder Luftfracht-Carrier akzeptiert Beförderung nur gegen Zahlung der Fracht im Abgangshafen / Abgangsort
<b>Freight prepaid</b>	Fracht bezahlt im Ladehafen / Abgangsflughafen
<b>Freight collect</b>	Fracht wird im Bestimmungshafen / Empfangsflughafen bezahlt
<b>FOB</b>	Incoterm-Klausel: Free On Board = Frei an Bord. Außer den Kosten wie bei FAS trägt der Exporteur hier noch die Kosten des Verladens. Der Gefahrenübergang auf den Importeur findet erst mit dem Überschreiten der Schiffsreling statt.
<b>Fuel surcharge</b>	Treibstoffzuschlag per kg (Luftfracht)
<b>Full set</b>	voller Satz Original B/L, i.d.R. 3/3
<b>G/A</b>	General Average = Große Havarie
<b>Gefahrgut</b>	Die Beförderung gefährlicher Güter ist laut Gesetz nur erlaubt, wenn die Gefahrgutvorschriften für die einzelnen Verkehrsträger eingehalten werden. Im besonderen sind geregelt: die Gefahrgutklassen 1-9, die Verpackung, die Bezeichnung des Gefahrguts und die Kennzeichnung, die Beförderungspapiere und die Stau- und Trennvorschriften.
<b>GGVS</b>	Gefahrgutverordnung See, siehe auch IMDG
<b>Gross weight</b>	Bruttogewicht
<b>HAWB</b>	House Aawaybill = Hausfrachtbrief für einzelne Sammelladungssendungen
<b>IATA</b>	International Air Transport Association ( Internationale Vereinigung der Lufttransportgesellschaften)
<b>I.C.C.</b>	Institute Cargo Clauses = allgemeine Versicherungsbedingungen für Gütertransporte;

	entspricht fast genau den ADS (Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen)
<b>IMO</b>	Beratende Internationale Schifffahrtsorganisation zur Verbesserung der Schiffsicherheit = International Maritime Organization
<b>IMDG</b>	Internationaler Code, aufgestellt von der IMO für die Beförderung gefährlicher Güter auf Seeschiffen, stimmen weitgehend mit GGVS überein
<b>in bond</b>	unverzollte Ware unter Zollverschluss
<b>ISPS</b>	International Ship and Port Facility Security Code Es handelt sich um ein intern. Übereinkommen zur Gefahrenabwehr in der Seeschifffahrt. Durch diese Gebühr werden die Aufwendungen dieser Sicherheitsmaßnahmen weiterbelastet.
<b>JFSA</b>	Japan Foreign Steamship Association: Vereinigung ausländischer Reeder in Japan (Hapag-Lloyd AG, Maersk, APL, OCL und einige andere).
<b>Just in time</b>	“Gerade rechtzeitig“: Begriff aus der Betriebswirtschaftslehre. Grundidee dabei ist die Anpassung der kurzfristigen Materialbedarfsplanung an die jeweilige Auftragsituation, so dass die Produktion auf allen Stufen von der Materialbeschaffung bis zur Fertigung des Endproduktes auf Abruf erfolgt. Besondere Bedeutung kommt dabei einer funktionierenden, zeitlich auf die Produktion abgestimmten Transportkette zu; Lagerhaltung, Beförderung mit Kapitalbindung entfällt.
<b>Kaigeld</b>	Vom Verfrachter an den Terminal für die Benutzung eines Kaiplatzes durch ein Seeschiff zu zahlen. Die Höhe des K. richtet sich zum einen nach dem Gewicht der über den Kai umgeschlagenen Waren (Gewichtsentgelt) und zum anderen nach dem Raumgehalt (BRT/NRT) des Schiffes (Raumentgelt). Syn.: Schiffsentgelt
<b>Kaiumschlagsgebühr</b>	Allgemeine Bezeichnung für die Gebühr, die beim Umschlag von Waren über den Kai zu entrichten ist. Im ausgehenden Verkehr sind die Gebühren vom Aussteller des Schiffszettels zu zahlen. Im einkommenden Verkehr vom Ladungsempfänger. Zusammen mit einer eventuell anfallenden Lagergebühr wird die K. auch als das Warenentgelt bezeichnet. Im Containerverkehr gibt es spezielle Ausdrücke für die K. wie z.B. Terminal Handling Charge (siehe THC). Syn.: Kaiumschlagsentgelt
<b>Kassatorische Klausel</b>	B/L-Klausel, die besagt, dass nach Vorlage eines Original B/L die anderen Originale ungültig werden. Die Auslieferung der Ware erfolgt also nach dem Einreichen von nur einem Original B/L.
<b>Konferenz</b>	Zusammenschluss von Reedereien eines bestimmten Fahrgebietes zwecks Stabilisierung des Marktes durch Festlegung einheitlicher Frachtraten, sowie sonstiger Bedingungen auf der Grundlage eines gemeinsamen Tarifs. Im Linienverkehr werden von einer Konferenz regelmäßige Abfahrten nach bestimmten Häfen zu festen Raten angeboten.
<b>Konnossement</b>	siehe B/L
<b>L/C</b>	Letter of Credit = Akkreditiv
<b>LCL/FCL</b>	mehrere Absender aber ein Empfänger pro Container – Container wird an der CFS im Abgangsland oder Abgangshafen beladen und läuft bis zum Haus des Empfängers durch
<b>LCL/LCL</b>	less than container load = Stückgutpartien im (Sammel) Containerverkehr von CFS zu CFS
<b>MAWB</b>	Master Airwaybill = Hauptfrachtbrief für die einzelne Sammelladung
<b>Merchant Haulage</b>	Vor- / Nachlauf eines Containers durch den Spediteur oder Kunden direkt
<b>M / G</b>	Maß / Gewicht. Frachtraten per 1000 kg oder per 1000 cbm in Reederwahl pro Kolli – d.h. der Reeder hat das Recht, die höchste Frachteinnahme zu belasten.
<b>Massengüter</b>	Bezeichnung für alles lose Schütt und Flüssiggüter, für die eine Mengenangabe in Stück nicht möglich ist.

<b>M / M</b>	Minimum Fracht
<b>Nettorate</b>	Nettofracht = Frachtrate ohne Rabat und ohne Abzüge bzw. Zuschläge
<b>Notify-Adresse</b>	Im B/L aufgeführte Meldeadresse desjenigen, des von der Ankunft der Ware im Bestimmungshafen zu benachrichtigen ist
<b>NVOCC</b>	Non Vessel Operating Common Carrier = Transportunternehmen / Spediteur, welcher zur Durchführung von Gütertransporten über See verpflichtet und i.d.R. eigene BS/l ausgestellt, ohne über eigene Schiffe zu verfügen. Häufig im LCL/LCL Bereich. NVOCC-Konnossemente sind voll bankfähig.
<b>Oncarriage</b>	Nachlauf im Containertransport vom Seehafen zum Inlandsplatz
<b>Precarriage</b>	Vorlauf = Transport von einem Inlandsplatz zum Seehafen
<b>Prefix</b>	Vierstelliger Buchstabencode am Anfang der Containernummer Syn.: Alpha
<b>OZL</b>	Offenes Zolllager. Lager, in dem Waren zollfrei zwischengelagert, veredelt und verkauft werden können.
<b>Payload</b>	Zuladung in einem Container – i.d.R. 20' bis 22,5 tons (es gibt auch heavy Prefix siehe CONTAINERNUMMER)
<b>Quoten</b>	System zur staatlichen Beschränkung des Imports, Exports oder der Produktion für bestimmte Warenarten/-gruppen.
<b>Rekta-Konnossement</b>	Namens-Konnossement = Konnossement, das auf den Namen des Empfängers ohne jeden Zusatz lautet. Nur dieser kann die Herausgabe der Ware verlangen. Die Übertragung eines N. auf einen Dritten erfolgt durch eine Zession (Forderungsabtretung). engl. Straight B/L Syn.: Konnossement
<b>RO/RO</b>	Roll on / Roll off = Umschlagssystem, bei dem Ladung über landseitige und/ oder bordeigene Rampen durch Bug-, Heck- oder Seitenpforten des Schiffes an oder von Bord gebracht werden.
<b>Routing Order</b>	Versandvorschrift des Frachtzahlers oder der Routing Party zugunsten eines bestimmten Transporteurs.
<b>STC</b>	Said to contain = Unbekannt-Klausel. Durch die Aufnahme dieser Klausel ins B/L spricht sich der Verfrachter von jeglicher Verantwortung für den Inhalt eines Containers oder Packstückes frei. Alle Ablader-Angaben werden ins B/L übernommen, es sei denn, die Ladung weist äußerlich erkennbare Mängel auf. Durch die Klausel haftet der Verfrachter gegenüber der Ladungsseite nicht für eventuell fehlende oder zerstörte Inhalt eines Packstückes oder Containers, solange nicht bewiesen ist, dass der Schaden durch den Verfrachter verursacht wurde.
<b>Sammelcontainer</b>	Container, in dem mehrere kleine Sendungen verschiedener Kunden zu einer Partie zusammengefasst werden
<b>Seaway-Bill/Express (Cargo) B/L</b>	Seefrachtbrief, bei dem keine Originale erstellt werden. Nicht handelbar wie das B/L. Ermöglicht schnelle und problemlose Auslieferung der Ware im Bestimmungshafen. ACHTUNG: Kann nicht in allen Fahrtgebieten angewendet werden; kommt beim Akkreditiv nicht zur Anwendung.
<b>Security-Surcharge</b>	Sicherheitszuschlag per kg
<b>Shortlanded</b>	Ladung, die manifestiert wurde, aber im beabsichtigten Löschhafen entweder unvollständig oder gar nicht gelöscht wurde.
<b>Shortshipped</b>	Ladung, die zwar manifestiert, aber nicht bzw. unvollständig verladen wurde.
<b>SMA</b>	Security manifest amendment fee
<b>SMD</b>	Security manifest documentation fee
<b>Stripping</b>	Entladen von (sammel-) Containern
<b>Stuffing</b>	Beladen eines Containers
<b>TACT</b>	The Air Cargo Tarif

<b>TDWAT</b>	Tons Deadweight All Told = Tragfähigkeit. Die Fähigkeit eines Schiffes, ein bestimmtes Gewicht zu tragen.
<b>TDWCC</b>	Tons Deadweight Cargo Carrying Capacity = Ladefähigkeit. Maximales Ladegewicht, das ein Schiff aufnehmen kann.
<b>TEU</b>	Twenty Foot Equivalent Unit = 20' ISO-Containereinheit
<b>THC</b>	Terminal Handling Charge = Containerumschlagsgebühr. Fällt beim Export von FCL-Containern für den Empfang am Terminal und die Anlieferung an das Schiff an. Im Import fällt die THC für die Entgegennahme vom Schiff sowie für die Auslieferung am Terminal an. Sie wird vom Reeder an den Kaibetrieb gezahlt, jedoch an den Kunden als Zuschlag auf die Seefrachtrate weiterbelastet. Synonym: Port Service Charge (PSC), Container Service Charge (CSC)
<b>Three letter code</b>	Drei-Buchstaben-Kennung. Jeder Flughafen hat eine aus 3 Buchstaben bestehende Kennung, z.B. FRA – Frankfurt, CGN – Köln, CHI- Chicago
<b>Übermaße</b>	Ein Container besitzt Ü. wenn ein Teil der Ladung seitlich (Überbreite), nach oben (Überhöhe) und/oder in der Länge (Überlänge) über das Normalmaß des Containers hinausragt. Folglich können nur Spezial-Container wie z.B. Flats, Plattformen oder auch Open-Top-Container Ü. haben.
<b>Value added services</b>	Dienstleistungen, die das Angebot über das Kernprodukt hin erweitern. Dazu zählen z.B. die Zollabfertigung, die Lagerung und Distribution vor Waren, die Organisation der Vor- und Nachläufe für LCL-Ladung.
<b>VAT</b>	Value added tax =Mehrwertsteuer
<b>VHS</b>	Verein Hamburger Spediteure
<b>VHSS</b>	Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten
<b>VMI</b>	Vendor Managed Inventory: Ein vom Lieferanten gemanagter Bestand, welcher sich in den Räumlichkeiten des in der Logistikkette nach geordneten Kunden befindet. (Hersteller oder Händler)
<b>Volume</b>	Volumengewicht in der Luftfracht
<b>War risk surcharge</b>	Gefahrenzuschlag auf die Frachtrate bei Transporten in Kriegsgebiete oder Länder mit kriegsähnlichen Zuständen.
<b>Wharfage</b>	Kaigeld: Vom Verfrachter an den Terminal für die Benutzung eines Kaiplatzes durch ein Seeschiff zu zahlen. Die Höhe des K. richtet sich zum einen nach dem Gewicht der über den Kai umgeschlagenen Waren (Gewichtsentsgeld) und zum anderen nach dem Raumgehalt (BRT/NRT) des Schiffes (Raumentgeld). Syn.: Schiffsentgeld
<b>W/M</b>	Weight / Measurement – siehe M/G
<b>Zession</b>	Schriftliche Abtretung einer Forderung. Durch die Z. tritt der Aussteller der Zession (Zedent) seine Forderung gegenüber einem Dritten an den Empfänger der Zession (Zessionar) ab. Dient der Eigentumsübertragung von Namens- / Rektapapieren.
<b>Zollausschluss</b>	Teil eines Staatsgebietes, der nicht zum Zollgebiet gehört. Solange eingeführte Waren im Z. verbleiben, kann eine Einfuhrzollschuld nicht entstehen. Sie entsteht erst bei Herausnahme aus dem Z.-Gebiet zur Verbringung ins Zollgebiet. Beispiel: Hamburger Freihafen
<b>Zolllager</b>	Lager, in dem Waren, die erst später in den freien Verkehr gebracht werden oder zur Durchfuhr bestimmt sind, Zollfrei untergebracht werden. Die Waren liegen hier unter Zollverschluss, die Zollabfertigung findet erst bei Warenentnahme statt.