

QX./Info

Festpreis-Angebot

Abweichungen von der Kostenprojektion Beispiele aus der Praxis

Möbelspediteure genießen bei manchem nicht den besten Ruf. Berichte über ungerechtfertigte Nachforderungen sind nicht selten in Zeitungen zu finden. Auch unsere Kunden berichten uns immer wieder von entsprechenden Erfahrungen. Manchmal werden unmittelbar vor Beginn der Beförderung Nachforderungen erhoben, wenn der Kunden keine Entscheidungsfreiheit mehr sieht. Motto: "Mein Chef hat sich leider verrechnet – ohne Zahlung darf ich nicht abfahren und muss wieder alles abladen". Ein konkretes Beispiel:

Eine Kundin beauftragte eine Londoner Möbelspedition mit dem Verpacken und Transport ihres Umzugsgutes (ca. 1 Kubikmeter) von London nach Hannover. Für diese Tätigkeiten wurde ein Preis von rund 1.000 Euro und eine Lieferzeit von 2 Wochen vereinbart.

Die Möbelspedition holte das Umzugsgut ab. Einen Tag vor der Abreise der Kundin erhielt diese einen Anruf, und ihr wurde berichtet: "Der Chef hat sich verrechnet." Die Kundin wurde veranlasst, weitere 900 Euro nachzuzahlen! Ihr Umzugsgut wurde in 20 Kartons (2 Kubikmeter) verpackt und nach 5 Wochen geliefert.

Bei dem folgenden Umzug der Kundin nach Australien nahm dasselbe Umzugsgut nur noch den Platz von 10 Kartons (1 cbm) ein, und die Umzugskosten nach Melbourne waren deutlich geringer als die von London nach Hannover.

Werden Sie Opfer solcher Praktiken, wenden Sie sich unbedingt ohne Zögern an die Polizei, und erstatten Sie sofort Anzeige!

Abweichungen von den Gesamtkosten können nach Auftragsvergabe auch durch Umstände eintreten, die das Umzugsunternehmen nicht zu vertreten hat. Dabei sind in erster Linie zwei Kategorien zu unterscheiden:

► Ereignisse, die im Einflussbereich des Auftraggebers liegen: zum Beispiel fehlende Dokumente bei der Einfuhrverzollung, Wartezeiten bei Be- oder Entladung des LKW / Containers u. ä.

► Ereignisse, die weder im Einflussbereich des Auftraggebers noch des Spediteurs liegen: die so genannten "Risiken der Reise"; diese gehen "zu Lasten der Ware"; dazu gehören zum Beispiel Streik und Krieg, Veränderungen der Wechselkurse oder Treibstoffkosten, Unfälle.

Wie wahrscheinlich treten die genannten oder andere Ereignisse wirklich ein? Es lassen sich darüber keine seriösen, allgemein gültigen Aussagen treffen. Wir können einige Begleitumstände nennen wie zum Beispiel

► die Zuverlässigkeit der eingesetzten Frachtführer (Reedereien, Luftfrachtgesellschaften u. s. w.); hier gibt es beträchtliche Unterschiede, die dem erfahrenen Umzugsunternehmen sehr wohl bekannt sind!

► die sozialen und politischen Verhältnisse im Zielland zum Zeitpunkt der Ankunft.

Bitte beachten Sie: Unsere Hinweise können Ihnen, so hoffen wir, einen Eindruck davon geben, was möglich ist. Sie brauchen in aller

Regel nicht zu befürchten, von allen diesen Hindernissen belästigt zu werden. Richten Sie sich aber lieber darauf ein, dass Sie von den "Risiken der Reise" nicht gänzlich verschont bleiben.

Zollabfertigung

Umzugsgut kann in der Regel zollfrei eingeführt werden, sofern erforderliche Voraussetzungen erfüllt sind (v. a. Arbeits- und Aufenthaltsgenehmigung). Zollbehörden haben unter anderem die Aufgabe und das Recht zu prüfen, ob (a) genehmigungspflichtige oder verbotene Waren mit dem Umzugsgut eingeführt werden und ob (b) die Angaben der Transportdokumente mit dem tatsächlichen Inhalt der Packstücke übereinstimmen.

Das Einfuhrzollamt kann deshalb verlangen, das Umzugsgut bei der Einfuhrabfertigung stichprobenartig oder ganz zu besichtigen (Inspektion oder „Zollbeschau“). Das kann glimpflich abgehen, kann aber auch sehr kostenträchtig werden.

Verlangt das Zollamt eine Beschau, bedeutet das zunächst: Das befördernde Fahrzeug muss warten, und Wartezeit kostet Geld. Verlangt das Zollamt, einen Container mit Umzugsgut unter Zollkontrolle zu entladen, um eine intensive Besichtigung durchführen zu können, entstehen weiterhin Kosten für das Entladen des Containers sowie der anschließenden Beladung.

Die Intensität der Zollprüfung ist von sachlichen und psychologischen Faktoren abhängig.

► Beispiel 1: Der Zollbeamte stellt fest, dass sich in einem Karton Weinflaschen anstatt Topflappen befinden, wie in der Packliste angegeben; jetzt ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass auch andere Packstücke gründlich auf deren Inhalt geprüft werden.

► Beispiel 2: Es wurde in der örtlichen Presse kürzlich ein Schmuggelskandal aufgedeckt; einige Zollbeamte fühlen sich daraufhin zu ganz besonderem Eifer verpflichtet.

► Beispiel 3: Ein Zollbeamter vertritt den Standpunkt, sein Gehalt bedürfe ergänzender Einkünfte; er stellt dem Spediteur zügige Abfertigung plus einer gewissen Aufwandsentschädigung („non-specified custom dues“) in Aussicht oder, alternativ, eine intensive Zollbeschau.

► Beispiel 4: Die Durchführung von Zollkontrollen wird insbesondere in den USA von sicherheits-politischen Rahmenbedingungen bestimmt. Güter, die von Privatpersonen in die USA ein- oder ausgeführt werden, unterliegen in der Regel sehr scharfen Kontrollen und vielen behördlichen Auflagen.

Kosten im Zusammenhang mit Zollprüfungen sind in vielen Ländern hinsichtlich ihrer Höhe und ihres Eintretens weder absehbar noch kalkulierbar.

Dokumente für die Verzollung

Alle zur Verzollung im Empfangsland notwendigen Unterlagen sind vom Auftraggeber rechtzeitig und vollständig für die Zollabfertigung zur Verfügung zu stellen. Dies betrifft vor allem Aufenthalts- und Arbeitsgenehmigungen, Visa und andere Dokumente, die vom jeweiligen Gastland gefordert sind. Dafür trägt ausschließlich der Auftraggeber die Verantwortung.

Kosten, welche in unvollständiger und / oder verspäteter Übergabe von Verzollungsdokumenten begründet sind, sind dem Spediteur nicht anzulasten; der Auftraggeber muss für die Konsequenzen der Verspätung eintreten und in den sauren Apfel beißen, für die Kosten aufzukommen.

Diese Kosten sind nicht zu unterschätzen! In erster Linie entstehen Lagergeldkosten am Empfangsflughafen oder am Hafenschuppen des Zielhafens. Darüber hinaus, sofern das Umzugsgut im Container ruht, fordert die Reederei als Eigentümerin des Containers die Kosten der Container-Miete – nicht selten zwischen 15 und 20 US\$ pro Tag (und mehr)!

Zollinspektionen – speziell in den NAFTA-Staaten

Ordnen Zollbehörden Inspektion und Kontrolle des Umzugsgutes an, kann es zu Verzögerung bei der Weiterleitung und Auslieferung kommen. Die Verzögerung kann zu Lagergeld am Hafenterminal und zu Forderungen der Reederei als Besitzerin des Containers (Containermiete) führen. Grundsätzlich muss bei der Einfuhr jedes Gutes in jedem Land der Erde mit Zollkontrollen gerechnet werden.

Die U.S.-Zollbehörden führen – auf Grundlage entsprechender Verfügungen des Federal Government – Kontrollen von Umzugsgut durch, die politisch in den Zuständigkeitsbereich der *Home Security* fallen. Infolge der Anordnung von Kontrollmaßnahmen (*customs inspection and examination*) kann es zu Verzögerungen bei der Weiterleitung im Hafen kommen. Die Sicherheitsbestimmungen speziell in den USA veranlassen Zollbeamte, Container mit besonderer Aufmerksamkeit zu prüfen, die mit Umzugsgut beladen sind. Werden Zollinspektionen angeordnet, kann das zu spürbaren Lieferverzögerungen und damit Lagergeldkosten in den Seehäfen führen. In den USA werden die Folgekosten solcher Anordnungen der Zollbehörden allein an den jeweiligen Importeur weiter gegeben. Mögliche Kosten der Zollinspektion sind Bestandteil der Gesamtkosten des Transportes (gegebenenfalls zahlbar in den USA). Die Kosten sind nicht im Voraus absehbar, weder ihrer Höhe noch ihrem tatsächlichen Eintreten nach. Auch in Kanada und Mexiko werden ähnliche Erfahrungen gemacht.

Übrigens: Es spielt weder für die Zollbehörden der USA noch für die Quarantänebehörden Neuseelands oder Australiens eine Rolle, ob das Umzugsgut von einem Spediteur oder von einer Privatperson eingepackt wurde. Solche Behauptungen werden immer wieder vorgetragen – wider besseres Wissen oder, was manchmal schlimmer ist, *ohne* jedes Wissen.

Schwankungen von Wechselkursen und Treibstoffkosten

Im Februar 2002 kostete ein USD etwa EUR 1,16. Zwei Jahre später, im Februar 2004 mussten für einen USD nur noch 67% dieses Preises bezahlt werden (EUR 0,78). Die entgegen gesetzte Entwicklung ist seit 2004 zu beobachten: Im April stand der USD-Kurs bei EUR 0,76, im Juli 2005 bei EUR 0,84 (plus 9,6%).

Sind die Seefracht ganz oder teilweise in USD zahlbar, kann es daher bei Schwankungen der Wechselkurse auch zu entsprechenden Abrechnungsdifferenzen kommen.

Die Reedereien behalten sich in besonderen Fällen vor, einen so genannten "Währungsanpassungs-zuschlag" ("Currency Adjustment Fee" oder CAF) zu berechnen, der die Schwankungen der Wechselkurse ausgleicht.

Das gleiche gilt für den so genannten Treibstoffzuschlag ("Bunker Adjustment Fee" oder kurz BAF). Dieser wird von den Reedereien bei unvorhergesehenen oder besonders gravierenden Steigerungen der Treibstoffkosten erhoben. Fluggesellschaften pflegen hinsichtlich der Treibstoffkosten dieselbe Praxis.

In einigen Ländern ist seit Jahren auch im inländischen LKW-Verkehr die Praxis bekannt, gesonderte Treibstoffzuschläge auszuweisen. Auch in Europa führen LKW-Transportunternehmen und Binnenschiffreedereien inzwischen Treibstoffzuschläge ein.

In der Rheinschiffahrt wird im Sommer regelmäßig der so genannte "Kleinwasserzuschlag" erhoben, wenn die Rheinschiffe aufgrund des niedrigen Wasserstandes weniger Ladung aufnehmen können. Ob Speiteure zu Recht oder nicht zu Recht einen "Kleinwasserzuschlag" berechnen, lässt sich auf Internetseiten der zuständigen Behörden feststellen.

Preiserhöhungen in der See- und Luftfracht

In den meisten Fahrtgebieten sind die jeweiligen Reedereien in so genannten „Konferenzen“ zusammengeschlossen, die Frachtabreden vereinbaren – manchmal zum Missfallen der Wettbewerbskommission der EU. Bis heute sind die Konferenzen Realität und besitzen eine wirksame Lobby in fast allen EU-Staaten.

Seefrachten werden zwischen den Verbänden der Reeder sowie den Verbänden von Industrie und Spediteuren verhandelt. In einigen Fahrtgebieten besitzen Frachtraten ein ganzes Jahr Geltung, in anderen Fahrtgebieten werden die Frachtraten vierteljährlich ausgehandelt (letzteres zum Beispiel in den Nordatlantikkreuzen in die USA und nach Kanada). Diese Verhandlungen stellen komplexe, komplizierte und schwer durchschaubare Vorgänge dar. Die Entscheidung über die tatsächliche Raterhöhung fällt regelmäßig erst unmittelbar vor Inkrafttreten der jeweiligen Vereinbarungen – also v. a. zum Quartals- bzw. Jahresbeginn.

Vereinbarte Frachterhöhungen werden in der Regel sofort wirksam, wobei der "Stichtag" nicht identisch mit dem Tag der Abholung bei Ihnen ist, sondern es gilt der Tag der Verschiffung!

Gehen aus den Verhandlungen um die Frachtraten Preiserhöhungen hervor, kann das zu Nachforderungen der eingesetzten Spediteure führen. Es handelt sich um ein typisches Beispiel für ein "Risiko der Reise", welches "zu Lasten der Ware" geht – d. h. Mehrkosten gehen zu Lasten des Auftraggebers.

Bei Luftfrachtraten verhält es sich entsprechend.

Der Auftraggeber kann Nachweise verlangen, wird vom Umzugsunternehmer eine Nachforderung zum vereinbarten Frachtpreis erhoben.

Be- und Entladung eines Containers oder LKW in Regie des Kunden

Wird ein Container dem Kunden komplett zur eigenen Be- oder Entladung zur Verfügung

gestellt, ist für den Spediteur die Be- oder Entladezeit nicht abschätzbar, die der Kunde für diese Tätigkeit benötigen wird.

In der Regel wird eine Wartezeit von zwei Stunden in den Preis kalkuliert. Zusätzliche Wartezeit kommt separat zur Berechnung.

Verzögerungen bei der Ausstellung von Dokumenten

In manchen Fällen liegt Ausreisenden, die im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit tätig werden, zum Zeitpunkt der Einreise in das Gastland die Arbeits- und / oder Aufenthaltsgenehmigung noch nicht vor. Diese werden oft im Gastland selbst beantragt. Manchmal nehmen diese Prozeduren Wochen in Anspruch. Zugleich werden in vielen Ländern solche Dokumente benötigt, um die zollfreie Einfuhr des Umzugsguts zu gewährleisten.

In diesen Fällen muss mit zusätzlicher Containermiete und / oder anderen Kosten im Zusammenhang mit der vorübergehenden Einlagerung des Umzugsgutes gerechnet werden (vor allem Lagergeld am Hafenterminal).

Streik

Die Möglichkeit von Streiks ist in allen Ländern gegeben. Kosten, die infolge von Streiks zu tragen sind, gehören zu den "Risiken der Reise", die "zu Lasten der Ware" gehen. Treten also LKW-Fahrer, Seeleute, Hafentarbeiter, Fluglotsen oder Zollbeamte in den Streik und führt dies zu Wartezeiten oder anderen Beeinträchtigungen sowie zusätzlichen Kosten sind diese vom Auftraggeber, nicht vom Spediteur zu tragen.

Fahrplanänderungen

Reedereien behalten sich vor, *auch ohne vorherige Ankündigung* vorübergehend oder ganz Fahrpläne zu ändern, Schiffsabfahrten zu streichen, Häfen von der vorgesehenen Fahrtroute auszuschließen u. ä.. Das gleiche trifft für Flug- und Luftfrachtgesellschaften zu, die

ebenfalls das Recht in Anspruch nehmen, von Fahrplänen mit sofortiger Wirkung und ohne Vorankündigung zurückzutreten. Reedereien, Flug- und Luftfrachtgesellschaften machen die Anerkennung dieser Regelungen zur Voraussetzung der Beförderung; das gleiche muss daher zwingend auch für den Frachtvertrag des Spediteurs mit seinem Auftraggeber gelten. Zur Veranschaulichung ein Ausschnitt aus den Vertragsbedingungen der weltweit größten Container-Reederei:

19 Methods and Routes of Carriage

19.1 The Carrier [hier: die Reederei, Anm. des Autors] may at any time and without notice to the Merchant [hier: Auftraggeber der Reederei, Anm. des Autors]:

- (a) use any means of transport or storage whatsoever;
- (b) transfer the Goods from one conveyance to another including transshipping or carrying the same on a vessel other than the vessel named on the reverse hereof or by any other means of transport whatsoever and even though transshipment or forwarding of the Goods may not have been contemplated or provided for herein;
- (c) unpack and remove the Goods which have been packed into a Container and forward them via Container or otherwise;
- (d) sail without pilots, proceed via any route, (whether or not the nearest or most direct or customary or advertised route) at any speed and proceed to, return to and stay at any port or place whatsoever (including the Port of Loading herein provided) once or more often, and in any order in or out of the route or in a contrary direction to or beyond the Port of Discharge once or more often;
- (e) load and unload the Goods at any place or port (whether or not any such port is named on

the reverse hereof as the Port of Loading or Port of Discharge) and store the Goods at any such port or place;

(f) comply with any orders or recommendations given by any government or authority or any Person or body or purporting to act as or on behalf of such government or authority or having under the terms of the insurance on any conveyance employed by the Carrier the right to give orders or directions.

19.2 The liberties set out in clause 19.1 may be invoked by the Carrier for any purpose whatsoever whether or not connected with the Carriage of the Goods, including but not limited to loading or unloading other goods, bunkering or embarking or disembarking any person(s), undergoing repairs and/or drydocking, towing or being towed, assisting other vessels, making trial trips and adjusting instruments. Anything done or not done in accordance with clause 19.1 or any delay arising therefrom shall be deemed to be within the contractual Carriage and shall not be a deviation.

Kosten oder andere Beeinträchtigungen als Folge solcher Entscheidungen zählen zu "Risiken der Reise", die der Auftraggeber zu tragen hat – es sei denn, dem Spediteur ist ein Verschulden bei der Auswahl des eingesetzten Frachtführers nachzuweisen. Das könnte zum Beispiel möglich sein infolge der Wahl einer notorisch unzuverlässigen Reederei oder Fluggesellschaft trotz vorhandener Alternativen und ohne ausreichende *und* rechtzeitige Unterrichtung des Auftraggebers.

Manche Risikofolgen können durch den Abschluss einer Transportversicherung gemindert werden – sprechen Sie uns darauf an!

Copyright © 2002-2009 quirx international e. k. & Ulrich G. Theis • Bad Hersfeld

Alle Rechte vorbehalten. Wiederveröffentlichung oder Verbreitung der Inhalte dieser Seite nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung von quirx international e. k. Angaben ohne Gewähr. Alle Informationen wurden nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt.

Haben Sie Fragen? Sprechen Sie uns an, Sie sind jederzeit willkommen!

quirx international e. k. • Fritz-Rechberg-Str. 77 • DE-36251 Bad Hersfeld
Tel. +49 (0)6621 96 89 222 • Fax 96 89 228 • eMail info@quirx.net