



Die Besonderheiten der Logistik verstehen



Versand und Trucking, Lagerung, multimodaler Transport und Dokumentation entscheiden maßgeblich darüber, wie effektiv Lieferketten sind. Das globale und lokale Produktsourcing sollte mit der Beschaffung von Logistikleistungen Hand in Hand gehen.

Kategorie Logistics Hub
Datum 3. Februar 2016
Zeit 10:00 - 11:00 Uhr
Ort Fruit Logistica Berlin
Logistics Hub: Halle B,
City Cube, Stand C-04

Keynote Speaker:
Oliver Huesmann , Director Business Development, Fruit Consulting Málaga
Clive Lawrance , Director, Omnia Management Hampshire

Moderator / Kontaktperson:
Alex von Stempel , Managing Director, Freshwater Logistics Ltd.



FRUIT 2016
LOGISTICA
BERLIN 3|4|5 FEBRUAR

Besonderheiten der Logistic verstehen: Oliver Huesmann



Die Definition der ersten und letzten Meile in unserer O&G Transportkette

Der Versand einer Ware **beginnt** grundsätzlich mit der so genannten „ersten Meile“ und **endet** mit der „letzten Meile“. Oft auch Vorlauf und Nachlauf einer Langstrecke.

Dabei bezieht sich die erste Meile auf den Weg der Ware in das Transportnetzwerk also die Abholung.

Ähnlich verhält es sich mit der letzten Meile, dabei geht es um den Zeitraum, in dem die Ware das Transportnetzwerk wieder verlässt, also den letzten Abschnitt der Zustellung.

Während bei der ersten und letzten Meile sowie beim Umschlag der Ware im Vergleich zum Hauptlauf einer Sendung im Normalfall nur relative geringe Distanzen überbrückt werden, **verursachen** sie aber überproportional **hohe Kosten** im Vergleich zur Langstrecke.

Was ist und womit beginnt die sogenannte erste Meile und wo endet die letzte Meile ?

- Mit der Ernte auf dem Feld
- Mit der Verpackung im Packhouse
- Mit der Beladung des LKW
- Mit der Übernahme des Reefer
- Mit der Anlieferung an Zentrallager oder am POS
- Mit der Vernichtung der Ware
- Mit dem Konsum durch den Endverbraucher



Die Definition der Langstrecke oder Fernstrecke

Die Fernstrecke auch Hauptlauf, ist ein Abschnitt der Lieferkette, bei dem eine **Hauptsendung oder viele Einzelsendungen** vom Exporteur zu einer Ladung zusammengefasst werden. Die Ladung wird auf einen LKW, einen Zug, ein Binnenschiff, Seeschiff oder Flugzeug verladen und zum Distributor befördert. Der Hauptlauf wird entweder von einem Frachtführer oder vom Versandspediteur im Selbsteintritt vollzogen.

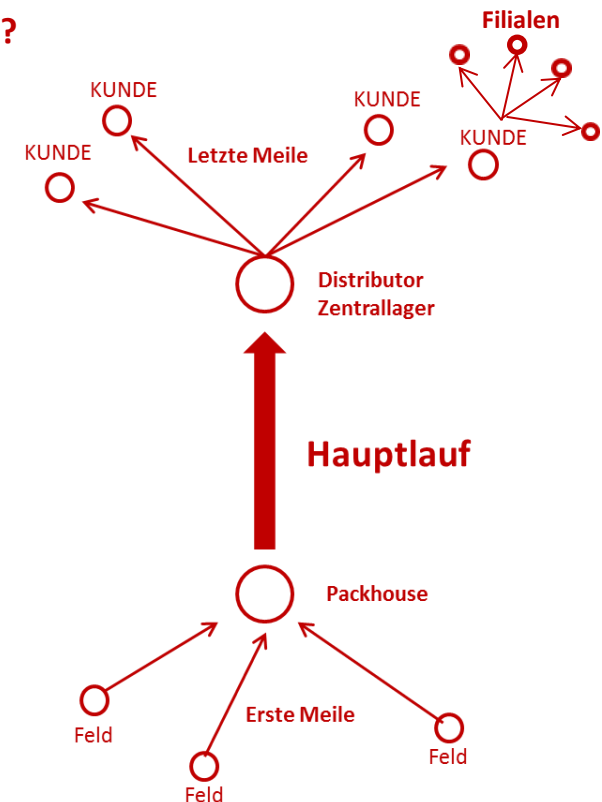
Was ist und womit beginnt die sogenannte erste Langstrecke - Hauptlauf ?

Der Hauptlauf beginnt in dem Moment, in dem in der Regel ein LKW das Hauptversandlager, das Feld oder das Packhouse verlässt.

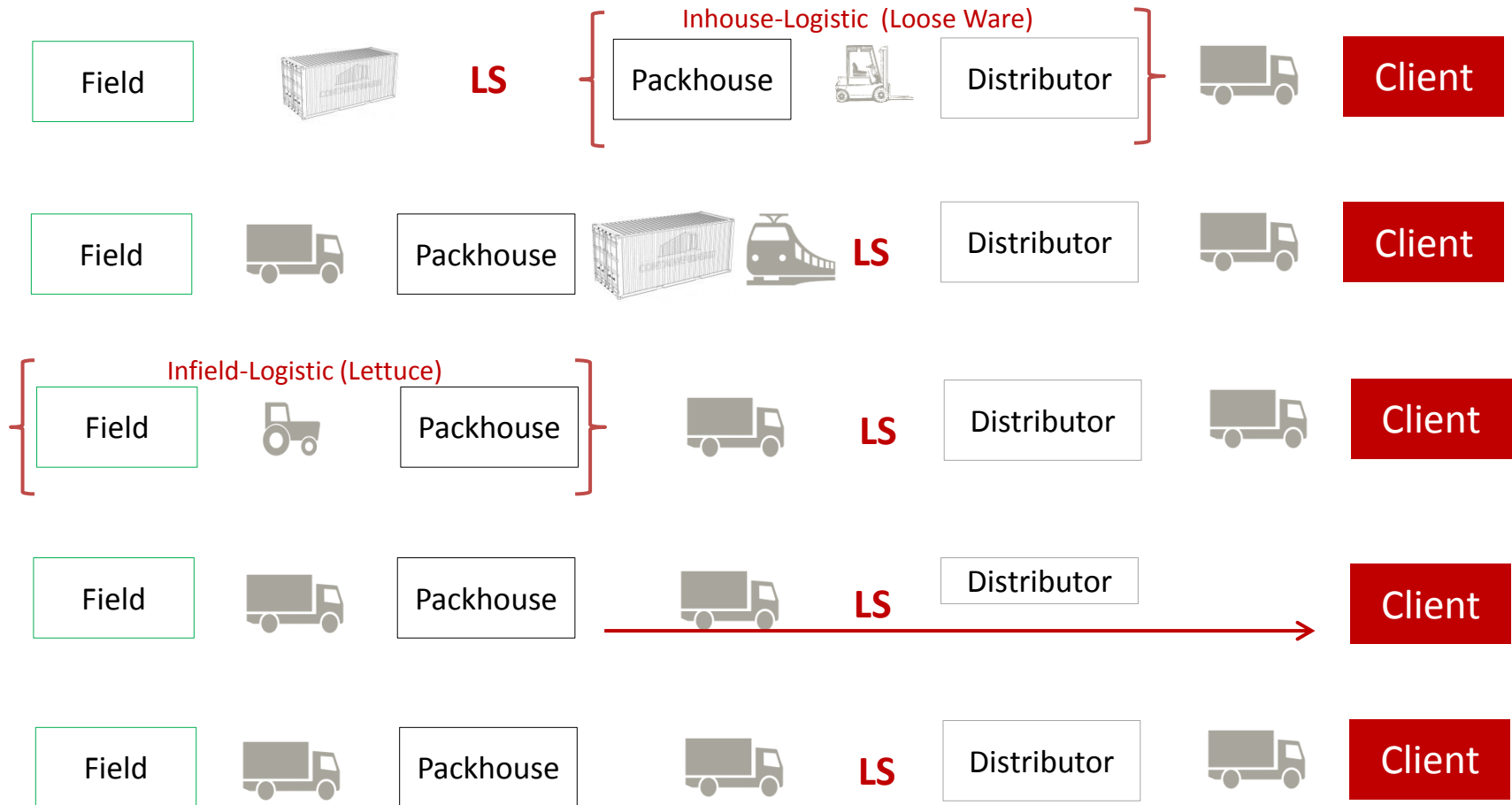
Auch eine Aneinanderreihung verschiedener Verkehrsträger im Hauptlauf ist denkbar, beispielsweise vom Quellterminal per Seeschiff an ein Zwischenterminal, dann per Schiene weiter zum Zielterminal.

Wie geeignet ist die Schiene für europäischen Fruchttransport ?

Die meisten europäischen Anbaugelände liegen am Mittelmeer, Spanien ist zweifelslos die wichtigste Anbauregion für den deutschen O&G Markt. Leider ist der Schienengüterverkehr zwischen Spanien und Europa aufgrund **verschiedener Spurbreiten** nur unzureichend ausgebaut und oft werden **keine umspurbaren Waggons** eingesetzt. Anstelle dessen lädt man oft die Güter um, was aber für den Frischbereich mit **viel Zeitaufwand und Stress** für die Ware verbunden ist. Leider verfügen die meisten Empfangsstationen in Europa auch nicht über einen Gleisanschluss.



Unterschied zwischen diversen Obst & Gemüse Transportketten



*LS = Langstrecke

Der Einsatz eines Frachtführer

Was sind die Unterschiede der Frachtführer ?

Der Frachtführer ist ein **gewerblicher Unternehmer**, der sich auf Grund eines Beförderungsvertrages verpflichtet, einen **Transport** auf der Schiene, der Straße, zur See, in der Luft, auf Binnenwasserstraßen oder einer Kombination dieser Verkehrsträger **durchzuführen**.

- Der **Spediteur** im klassischen Sinn organisiert zwar per Definition nur den Transport, wird tatsächlich aber oft im Selbsteintritt auch zum Frachtführer und tritt dann selbst als Ausführender von Transporten auf.
- Ein **Logistiker** ist gewöhnlich kein Frachtführer, sondern nimmt handelsrechtlich lediglich die Funktion des Maklers oder Vermittlers ein.
- Ein **Transportunternehmen** ist in seiner reinen Form nur für den Transport und Vertrieb von Gütern zuständig.
- Für den Bahnbetrieb, das heißt, die sichere und pünktliche Durchführung von Zugfahrten, sind die **Eisenbahngesellschaften** zuständig. Eisenbahnen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.
- **Subfrachtführer/ Trucker** Lohnfuhrunternehmen sind Unternehmen, die entgeltliche Leistungen als Transporteur von Gütern erbringen und dabei den direkten Weisung der Auftraggeber über die Ausführung der Leistungserbringung unterliegen.
- **Seefracht & Luftfracht** in der Regel über Spediteur. Wobei Seefracht auch über der Reeder möglich ist.



Versicherung und Haftung eines Frachtführer

Wie haften die jeweiligen Frachtführer ?

Die Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr(CMR) ist ein int. Vertrag über internationale Transporte, die auf dem Landtransportweg durchgeführt werden. Weiter gibt es auch z.b. die ADSp oder AÖSp, die LOTT, FENEX etc.

Grundlagen der Haftung nach der CMR

Die Haftung in der CMR ist weitestgehend als Gefährdungshaftung ausgebildet. Der **Frachtführer** hat für den im **Obhutzeitraum** eingetretenen **Schaden** verschuldens-unabhängig einzustehen.

Der Frachtführer hat auch für das Fehlverhalten der von ihm eingesetzten Leute (Bedienstete, Fahrer und Subunternehmer) einzustehen.

Eine **Haftung** des Frachtführers besteht im Regelfall jedoch **nicht**, wenn die **Schäden** auf einem der Vorkommnisse beruhen, oder wenn der Schaden auf einem Verhalten des Verfügungsberechtigten (**meist der Absender**) beruht, auf welches der Frachtführer keinen Einfluss nehmen konnte.

Mehrere Beförderer haften im Regelfall als Gesamtschuldner für eingetretene Schäden.

Der Absender haftet dem Frachtführer seinerseits für Schäden, die durch Fehlverhalten des Absenders eingetreten sind (z. B. durch **falsche Adressierung** des Empfänger oder falsche **Gewichtsangaben**)



Versicherung und Haftung eines Frachtführer

Haftung für Verlust oder Beschädigung des Gutes

Die Haftung wird bei Güterschäden auf **8,33 SZR** (Sonderziehungsrecht) **je kg** Brutto-Rohgewicht (d.h. einschließlich der Verpackung) als Gefährdungshaftung begrenzt. Maßgeblich ist der **Wert** des Gutes am **Ort** und zur **Zeit** der Übernahme des Gutes.

Eine Haftungserweiterung ist ausnahmsweise möglich, wenn eine Wertdeklaration, d. h. die Angabe des Wertes des Gutes und des Betrages des besonderen Interesses an der Lieferung, in den Frachtbrief eingetragen wurde.

Frachtkosten

Frachtkosten, Zölle u. ä. werden gesondert zur jeweiligen Mindesthaftung ersetzt. (Artikel 23 Abs. 4 CMR)



Haftung für Lieferfristüberschreitung

Die Haftung bei Lieferfristüberschreitung wird in der CMR auf die einfache Höhe der gezahlten Fracht begrenzt. Eine Haftungserweiterung ist ausnahmsweise möglich, wenn eine Wertdeklaration, d.h. die Angabe des Wertes des Gutes und des Betrages des besonderen Interesses an der Lieferung, in den Frachtbrief eingetragen wurde.

Versicherung und Haftung eines Frachtführer

Folgeschäden

Güterfolgeschäden (z. B. entgangener Gewinn, Verdienstausschlag, Betriebsausfallschäden, etc.) **werden nach der CMR nicht ersetzt**, können aber möglicherweise durch ein entsprechendes Lieferinteresse, also eine Eintragung des Lieferwertes (d.h. Eintragung des Warenwertes + Deckungslücke) im Frachtbrief indirekt abgedeckt werden. Vermögensschäden, die unabhängig vom Sachschaden als Verspätungsschäden eingetreten sind, sind auf die Höhe der Fracht beschränkt. Jedoch kann eine solche Folge-Haftung im Einzelfall eventuell aus ergänzend anzuwendendem nationalen Recht hergeleitet werden.

Sonderzustellungskosten...

Regale leer !!!

Supermarkt-aktion geplatzt ???



Reklamationsfristen und Verjährung

Die Reklamationsfristen regeln sich z.B. nach Artikel 30 CMR (bei äußerlich **erkennbaren Schäden** aufgrund Verlust oder Beschädigung des Gutes **spätestens bei Ablieferung** des Gutes; bei äußerlich nicht erkennbaren Schäden **spätestens binnen 7 Tagen** -ohne Sonn- und gesetzliche Feiertage- nach Ablieferung; bei Lieferfristüberschreitungen **binnen 21 Tagen** ab Zurverfügungstellung beim Empfänger). Die **Reklamationen** haben **schriftlich** zu erfolgen.

Die Ansprüche aus dem CMR-Vertrag **verjähren im Regelfall in einem Jahr**, in den Fällen von vorsätzlichem oder dem Vorsatz gleichstehenden Verschulden in 3 Jahren.

Versicherung des Gutes

Wie versichere ich die jeweiligen Transport ?

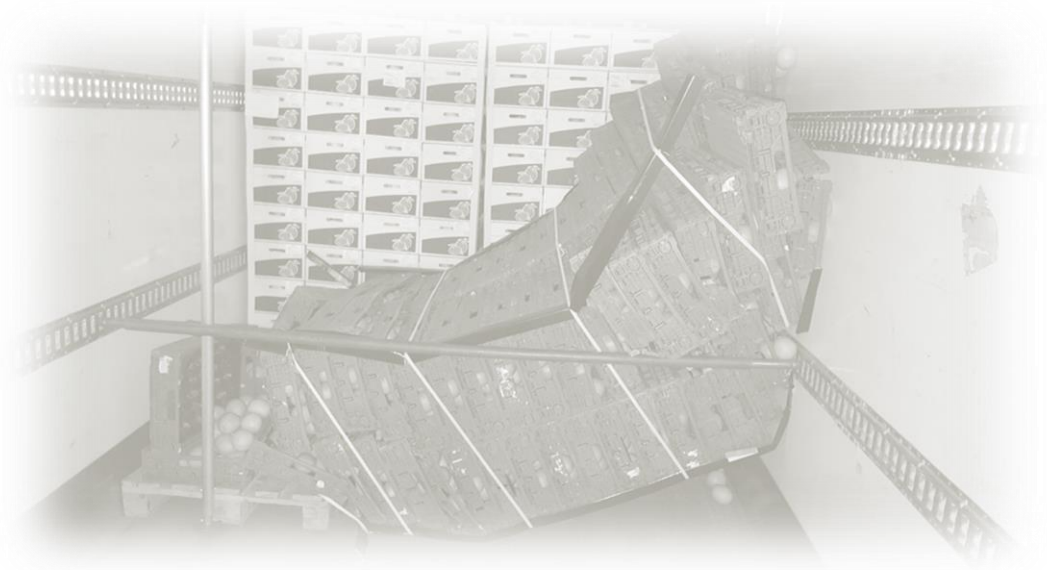
Für den Spediteur gibt es **keine Verpflichtung** automatisch das Gut während des Transportes für seinen Kunden zu versichern, d.h. eine sogenannte Schadenversicherung einzudecken. Zum Abschluss einer **Haftungsversicherung** ist der Spediteur verpflichtet. Fast alles ist heutzutage versicherbar und wie wir sehen konnten gibt es eine relativ hohe Grundhaftung durch den Spediteur oder Frachtführer.

In den meisten Fällen wird man mit dieser Grundhaftung von **ca. 10,- €/ Kilo** die möglichen Schäden abgesichert haben, wobei es natürlich Produkte gibt welche diesen Rahmen übersteigen.

Hier kann man recht einfach über den Spediteur Logistiker oder Fuhrunternehmen eine Zusatzversicherung eindecken.

Wer sehr viel Ware transportieren lässt, wird auch eine eigene **Versicherungspolice** zeichnen und diese den Gesamtbedingungen (CC Markt, Lager , eigener Lieferverkehr etc.) im Unternehmen anpassen.

Hierbei gibt man dem Spediteur den Hinweis das man Verbotskunde ist. Als Verzichtskunde oder auch als **Verbotskunde** in der Speditionsversicherung, bezeichnet man einen Kunden des Spediteurs, der auf den Versicherungsschutz des Gutes während des Transportes verzichtet.



Wie und wann beauftrage ich einen Spediteur oder Frachtführer

Wie beauftrage ich die jeweiligen Frachtführer ?

Die sicherste Form der Beauftragung ist ein **schriftlicher Transportauftrag** in dem alle Punkte wie: Ladetag – Ladezeit – Ladeort – zu ladendes Gut – Temperatur – Mengen – Liefertermin – Lieferort etc. eingetragen werden. Wichtig ist auch zu regeln nach welchen Gesetzen (CMR, ADSp., LOTT, etc.) gearbeitet wird. Perfekte Transportaufträge sind jene, die gut ausgearbeitet und von beiden Parteien unterzeichnete **AGB's** zugrunde legen, da es noch viele weitere Punkte wie z.b. Versicherung des Gutes, Stehtage / Standgeld, Lademittel, Umleitung, Mehrkilometer, etc. vertraglich zu regeln gilt. Wenn AGB's nicht zugrundegelegt werden, gelten in der Regel die jeweiligen Gesetze nur mit den Mindesthaftungen oder Mindestverpflichtungen.

Wann reserviere ich mir den Verkehrsträger bzw. wann erteile ich den Transportauftrag

Die Erteilung eines Transportauftrages ist von Fall zu Fall unterschiedlich. Gerade in unserem Sektor dem Obst & Gemüsehandel sind wir von starken Schwankungen in der Planung abhängig.

Deshalb sollten nach den **Jahresgesprächen mit Lieferanten** auch gleich die Gespräche mit den Transportdienstleistern folgen. So können sich alle Parteien bestmöglich auf die nächste Lieferperiode vorbereiten. Hierbei könnten Wagengestellungsverträge oder Mengenvereinbarungen verhandelt werden. Viele Logistiker und Spediteure bieten heute Komplettpakete die von der Feldlogistik über die Warenkontrolle bei Abgang bis zum einsortieren am POS alle Dienstleistungen anbieten.

Für die kurzfristige Beschaffung von Laderaum stehen **Online-Frachtenbörsen** (z.b. Timocom, Teleroute) mit einem grossen Pool an Fahrzeugen zur Verfügung.

Wie und wann geht das Eigentum an einer Ware über

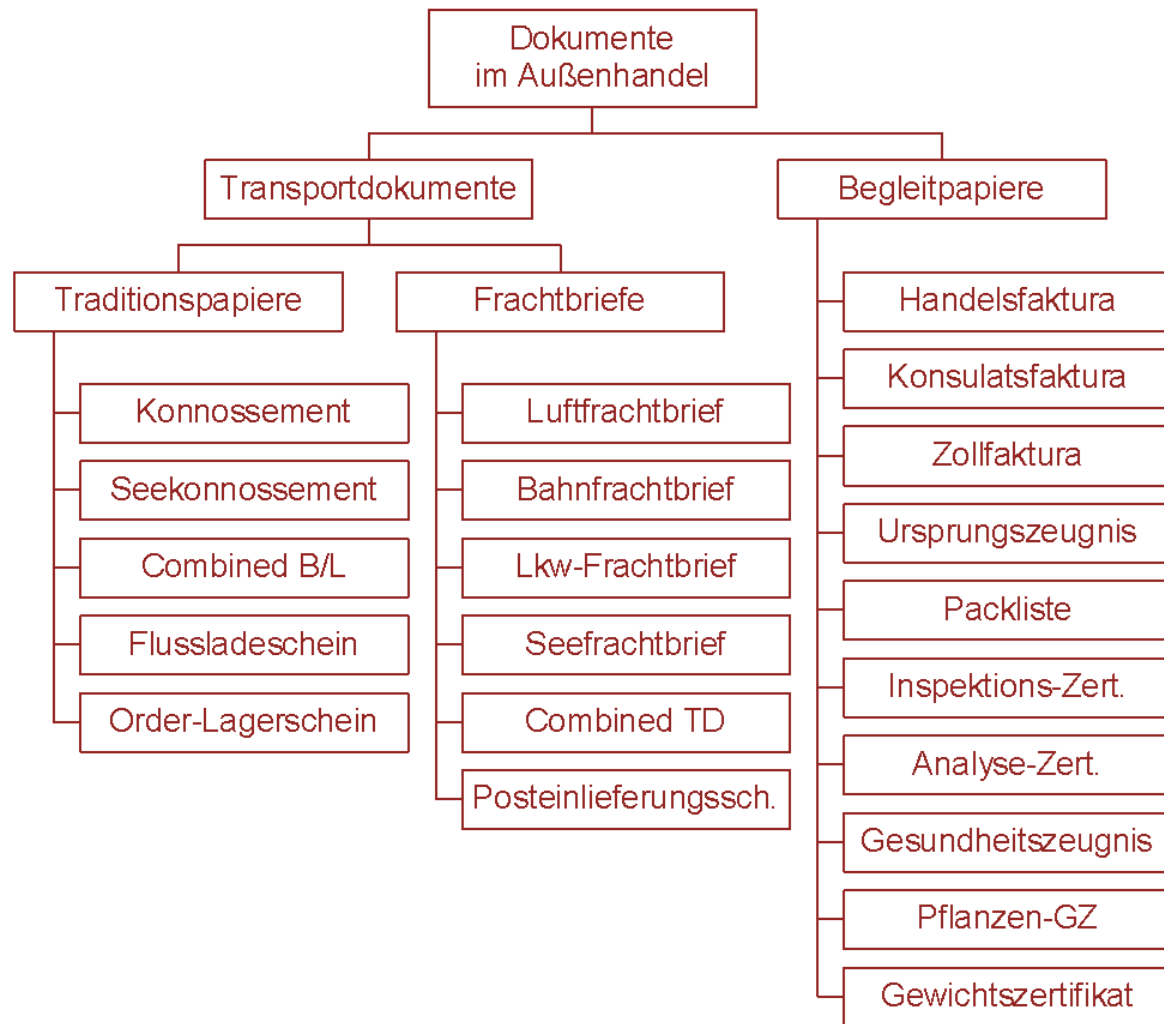
Ein Besitzer ist derjenige, in dessen Einflussbereich sich die Sache befindet und der deshalb auf sie zugreifen kann. Der Besitzer darf mit der Sache jedoch nicht alles machen, was er möchte, sondern nur das, was der Eigentümer ihm erlaubt hat. Der Übergang des Eigentum an der Ware richtet sich nach diversen Faktoren die auch mit dem Frachtführer zusammenhängen können. **Weder Spediteur noch Frachtführer noch Lohnfuhrunternehmer sind Eigentümer des Transportgutes**, an denen sie die Transportleistung erbringen.

Zugrunde liegen hier die INCOTERMS also die internationalen Regeln für die einheitliche Auslegung der in Außenhandelsgeschäften üblichen Vertragsformeln. Sie werden von der ICC in Paris herausgegeben und enthalten exakte Regelungen für Aussenhandelsverträge über den Gefahren- und Kostenübergang vom Verkäufer auf den Käufer und teils auch wann eine Transportversicherung abzuschließen ist.

Ein wichtiger Einfluss auf die Übertragung des Eigentum sind die jeweiligen vereinbarten Ein- oder Verkaufsbedingungen oder die Lieferungs- und Zahlungsbedingungen. Normalerweise wird gerade in diesen **AGB's** vereinbart, dass die Ware **"bis zur vollständigen Bezahlung"** Eigentum des Verkäufers bleibt. Der Eigentümer kann somit

Ein **Kommissionsverkauf** ist z.b. ein Verkaufsgeschäft durch einen Besitzer in drei Schritten: Ein Produzent (Eigentümer) übergibt seine Ware kostenlos an den Kommissionär. Der Kommissionär verkauft die Ware an Käufer und bekommt von diesen den Kaufpreis. Der Kommissionär bezahlt nach dem Verkauf den vereinbarten Preis an den Lieferanten. Bei der Verkaufskommission wird dem Kommissionär nicht das Eigentum, sondern lediglich der Besitz am Kommissionsgut durch den Kommittenten übertragen. Damit er erfolgreich das Eigentum an einen Dritten übereignen kann, beinhaltet die Verkaufskommission eine Ermächtigung zur Übertragung des Eigentums.

Wie und wann geht das Eigentum an einer Ware über



Wie und wann geht das Eigentum an einer Ware über

Auch der Frachtführer tritt als Besitzer der Ware auf, die er Weisungsgemäss an den nächsten Besitzer oder Eigentümer liefert. Der Übergang des Besitz wird in der Regel durch die Unterzeichnung der Verlade und Lieferpapiere bestätigt.

Die meist genutzten Versandformen bei der Obst & Gemüse Fracht im Eurolandverkehr ?

EXW - AB WERK

„Ex Works“/„Ab Werk“ bedeutet, dass der Verkäufer liefert, wenn er die Ware dem Käufer beim Verkäufer oder an einem anderen benannten Ort (z. B. Werk, Fabrik, Lager usw.) zur Verfügung stellt. Der Verkäufer muss die Ware weder auf ein abholendes Transportmittel verladen, noch muss er sie zur Ausfuhr freimachen, falls dies erforderlich sein sollte.

FRANKO

Der Terminus FRANKO gehört zwar nicht zu den INCOTERMS, wird **aber als Handelsklausel** angesehen; es gibt auch keine gesetzliche Definition dieser Klausel. Es ist eine Vereinbarung zwischen Lieferant und Empfänger, die beide Vollkaufmann sind, welche besagt, dass der Lieferer die gesamten Transportkosten bis zur angegebenen Lieferadresse oder dem Empfänger der Ware trägt. Die Kosten sind im Kaufpreis mit inbegriffen. Nach deutschem Recht wird bestimmt, dass ohne weitere vertragliche Absprache eine **Holschuld** (und nicht eine Bring- oder Schickschuld) zugrunde liegt. Demnach sind, ohne diese besondere Vereinbarung, die Kosten des Transports (und der Verpackung) vom Käufer der Ware zu tragen.

DAT

Unter DAT liefert der Verkäufer auf seine Kosten und sein Risiko die Ware – unabhängig von der gewählten Transportart – in einen mit dem Käufer vereinbarten Terminal, der an einem sonstigen Ort angesiedelt sein kann. Er muss die Ware vom ankommenden Beförderungsmittel im benannten Terminal entladen und dem Käufer zur Übernahme zur Verfügung stellen.

Wie und wann geht das Eigentum an einer Ware über

INCOTERMS® 2010

Incoterms®-Klausel	Bedeutung / ... Lieferort	Transportversicherung	Ausfuhrabfertigung	Einfuhrabfertigung	Gefahrenübergang Verkäufer auf Käufer	Kostenübergang Verkäufer auf Käufer
KLAUSELN FÜR ALLE TRANSPORTARTEN						
EXW (ex works)	Ab Werk / ... benannter Lieferort (auch Lager usw.)	keine Verpflichtung	Käufer	Käufer	Lieferort	Lieferort
FCA (free carrier)	Frei Frachtführer / ...benannter Lieferort (Übergabe an den ersten Frachtführer) (Käufer zahlt den Haupttransport)	Keine Verpflichtung	Verkäufer	Käufer	Lieferort	Lieferort
CPT (carriage paid to)	Frachtfrei / ... benannter Bestimmungsort (Ort der Übergabe an den ersten Frachtführer) (Verkäufer zahlt den Haupttransport)	Keine Verpflichtung	Verkäufer	Käufer	Lieferort (Übergabe an den ersten Frachtführer)	Bestimmungsort
CIP (carriage and insurance paid to)	Frachtfrei versichert / ... benannter Bestimmungsort (Ort der Übergabe an den ersten Frachtführer) (Verkäufer zahlt den Haupttransport)	Verkäufer Mindestdeckung Kaufpreis + 10 % = 110 %	Verkäufer	Käufer	Lieferort (Übergabe an den ersten Frachtführer)	Bestimmungsort
DAT (delivered at terminal)	Geliefert Terminal / ... benannter Terminal im Bestimmungshafen/-ort (Verkäufer zahlt den Haupttransport)	keine Verpflichtung	Verkäufer	Käufer	Terminal / Bestimmungshafen/-ort (Ware ist entladen)	Terminal / Bestimmungshafen/-ort (Ware ist entladen)
DAP (delivered at place)	Geliefert benannter Bestimmungsort (Verkäufer zahlt den Haupttransport)	Keine Verpflichtung	Verkäufer	Käufer	Bestimmungsort (Ware ist entladebereit)	Bestimmungsort (Ware ist entladebereit)
DDP (delivered duty paid)	Geliefert verzollt / ... benannter Bestimmungsort (verzollt, versteuert)	Keine Verpflichtung	Verkäufer	Verkäufer	Bestimmungsort (Ware ist entladebereit)	Bestimmungsort (Ware ist entladebereit)
KLAUSELN FÜR DEN SEE- UND BINNENSCHIFFSTRANSPORT						
FAS (free alongside ship)	Frei Längsseite Schiff / ... benannter Verschiffungshafen (Käufer zahlt den Haupttransport)	Keine Verpflichtung	Verkäufer	Käufer	Verschiffungshafen	Verschiffungshafen
FOB (free on board)	Frei an Bord / ... benannter Verschiffungshafen (Die Ware wird an Bord geliefert) (Käufer zahlt den Haupttransport)	Keine Verpflichtung	Verkäufer	Käufer	An-Bord-Lieferung	An-Bord-Lieferung
CFR (cost and freight)	Kosten und Fracht / ... benannter Bestimmungshafen (Die Ware wird an Bord geliefert) (Verkäufer zahlt den Haupttransport)	Keine Verpflichtung	Verkäufer	Käufer	An-Bord-Lieferung	Bestimmungshafen
CIF (cost insurance and freight)	Kosten, Versicherung und Fracht / ... benannter Bestimmungshafen; (Die Ware wird an Bord geliefert) (Verkäufer zahlt den Haupttransport)	Verkäufer Mindestdeckung Kaufpreis + 10 % = 110 %	Verkäufer	Käufer	An-Bord-Lieferung	Bestimmungshafen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

**Besuchen Sie auch bitte die weiteren
Veranstaltungen unseres**



Diese Präsentation können Sie im Internet unter www.fruitconsulting.eu herunterladen.

Bildmaterial: AT La Espada SL Transportes Murcia



**FRUIT 2016
LOGISTICA
BERLIN 3|4|5 FEBRUAR**

Besonderheiten der Logistic verstehen: Oliver Huesmann

