



PROCESSING OF AN OVERSEA SHIPMENT TO CHINA

Name : Yvonne Philipp
Geburtsdatum : 04.Oktober 1981
Position: Managing clerk

Company : Rhenus-Kleyling Speditions GmbH & Co. KG
Hafenstrasse 28
D-79576 Weil am Rhein

Regional Association : Verband Spedition und Logistik
Baden-Württemberg e.V.
Rheinparkstrasse 2
D-68163 Mannheim

List of content

List of appendix	III
1. Preface	1
1.1 Portrait of the author	1
1.2 Acknowledgements	2
1.3 Abstract of the dissertation	2
2. Topic of the dissertation	4
2.1 Reasons for the selection of the consignment structure	4
2.2 Description of the consignment	4
3. Security of payments.....	7
3.1 Letter of credit.....	7
3.2 Security of payment of the freight charges	7
4. Dangerous Goods	8
4.1 IMDG Code.....	8
4.2 Loading of the Dangerous Goods	8
5. Fumigation.....	10
6. Shipping Documents	12
7. Pre-carriage	14
7.1 Export customs clearance	14
7.2 Possibilities of the pre-carriage	15
8. Irregularities notified by the supplier	17
8.1 report on the incident.....	17
8.2 Measures to be taken immediately	17
8.3 Shipment by airfreight of one case	18
8.3.1 Details of the consignment.....	18
8.3.2 Documents required	
8.3.3 Handling of the airfreight consignment	
8.3.4 Transit time / costs	
9. Main carriage.....	21
9.1 Realisation.....	21
9.2 Alternative transport possibilities.....	21
10. Post-carriage	22
11. Liability.....	23
12. Insurance.....	24
13. Tender	25
13.1 Tender for pre-carriage.....	25
13.2 Tender for the main-carriage.....	25
13.3 Tender for the post-carriage.....	26
14. Summary and closing words	27
Bibliography	IV

LIST OF ANNEX :

Attachment 1	Map of Germany
Attachment 2	Tender
Annex 3	Flow chart of the Documentary Credit
Annex 4	Completion of the ERA 500
Annex 5	List of Dangerous Goods
Annex 6	Packing regulations - part 1
Annex 7	Packing regulations - part 2
Annex 8	Special regulations
Annex 9	emergency sheet / German
Annex 10	emergency sheet / English
Annex 11	Subsection 1.1.4.2
Annex 12	IMO-Declaration
Annex 13	IMDG-Dangerous Goods label Class 9
Annex 14	IMDG-Label Marine Pollutant
Annex 15	Indication of UN-Numbers
Annex 16	Phytosanitary Certificate
Annex 17	Non - wood declaration for packing material
Annex 18	AWB

1. Foreword

1.1 Portrait

I am Yvonne Philipp and I was born on the 4 October 1981 in D-79540 Lörrach.

I started my apprenticeship in September 1999 with Rhenus-Kleyling Speditions GmbH & Co. KG - in future to be named Rhenus-Kleyling. I took up my apprenticeship as a forwarder in September 1999 with Rhenus-Kleyling Speditions GmbH & Co. KG (which in future will be called Rhenus-Kleyling). After my exam in April 2001 I stayed 6 weeks in England within the Leonardo-Da-Vinci foundation.

The first three weeks included a intensive language course emphasising on business English related to Forwarding. After the theoretical exercise I was given the opportunity to demonstrate my knowledge in forwarding with the company TDG in Manchester. I acquired EUR-passport in connection within this course.

Since January 2001 I am working again for Rhenus-Kleyling as a managing clerk for international shipments. While writing the dissertation I was very much involved in air- and seafreight and therefore I gained considerable experience in these for me very interesting activities. It is therefore my intention to orientate my professional future in that direction.

Summary list of the consignment details

No. case	Gross weight	Net weight	Dimensions in cm L x W x H	loading place	
1/8	2615 kg	2105 kg	535 x 245 x 235	Binzen	1)
2/8	3235 kg	2743 kg	525 x 245 x 208	Binzen	1)
3/8	2870 kg	2200 kg	350 x 220 x 250	Dresden	
4/8	450 kg	400 kg	240 x 120 x 150	Dresden	
5/8	900 kg	800 kg	233 x 218 x 118	Dresden	
6/8	2380 kg	1600 kg	658 x 148 x 158	Dresden	
7/8	820 kg	535 kg	158 x 208 x 158	Dresden	
8/8	25 kg	16 kg	60 x 40 x 60	Dresden	2)

Containers required:

1 x 40` Flat ex Binzen L x W x H
 package 1/8 Brutto 2615 kg Netto 2105 kg 535 x 235 x 245 cm
 package 2/8 Brutto 3235 kg Netto 2743 kg 525 x 208 x 245 cm

1 x 40` High Cube ex Dresden
 package 3/8 Brutto 2870 kg Netto 2200 kg 350 x 220 x 250 cm
 package 6/8 Brutto 2380 kg Netto 1600 kg 658 x 148 x 158 cm
 package 7/8 Brutto 820 kg Netto 535 kg 158 x 208 x 158 cm
 package 8/8 Brutto 25 kg Netto 16 kg 60 x 40 x 60 cm

1 x 20` Box ex Dresden
 package 4/8 Brutto 450 kg Netto 400 kg 240 x 120 x 150 cm
 package 5/8 Brutto 900 kg Netto 800 kg 233 x 218 x 118 cm

value „ex works loaded“: 750.000 USD

Assumption made : special agreement between the supplier and the consignee, the supplier is delivering the goods according the sales provisions "ex works, loaded" and is also preparing the export documents.

1) To avoid an excess in the width on the flat I have turned package 1 and 2 - after discussion with the manufacturer - (width to become the height)

2) Package 8 is a carton (4G) containing "Glattin" which is considered as an "Environmentally hazardous substance, solid, n.o.s." (Dazomet); Class 9, UN-Number 3077, Packing group III; marine pollutant

Following a recommendation of Messrs. Glatt who have excellent business relationship with Messrs. Mingh Tec Chemicals Ltd. I was invited to submit a tender for this transport at the beginning of 2003. Tender see annex 2 of 3.01.2003

My bid was accepted for a lumpsum rate of **USD 8'125,00** including insurance but excluding customs and duties.

3. Security of payment

3.1. Letter of credit

Messrs. Glatt informed me that in accordance with the consignee a letter of credit will be opened to secure the payments.

Im Einverständnis mit dem Empfänger teilt mir die Firma Glatt mit, dass zur Zahlungssicherheit ein Akkreditiv eröffnet werden wird.

This mode of payment is now widely accepted in international trade as the seller can be assured to get a guaranteed payment once he has duly accomplished the clauses of the purchase contract. On the other hand the buyer knows that the money will only be paid when the goods have been shipped properly. A letter of credit serves as a guarantee of the buyer's bank in favour of the seller.

As a general rule the proof on the physical shipment is demonstrated by documents. These terms of payment have to be stipulated in the sales contract.

(flow chart letter of credit see Annex 3)

3.2. Security of payment of the freight charges

Being a transport "ex works, loaded" I will organise the transport charges to be collected. Rhenus-Kleyling is an Atlas-Line Agent and therefore has partners in 128 countries (economic centres) who can arrange post-carriage and also do collection for them.

In the present case our customer has agreed on the post-carriage procedure and collection through our Chinese Agent.

4. Dangerous Goods

4.1 IMDG

The national regulations and provisions for the transport of Dangerous Goods by sea for international shipments have to be coordinated with those of other countries. IMO (International Maritime Organization) together with the UN-Committee of Experts on Dangerous Goods is the authority in charge of Dangerous Goods by sea.

Only in 1982 the German version of the IMDG-Code (International Maritime Dangerous Goods Code) entered into force as annex to the "Gefahrgut-Verordnung-See" on binding German law. The IMDG Code is therefore compulsory for all those involved in the transport of Dangerous Goods by sea.

4.2 Loading of the Dangerous Goods package (carton)

For the pre-carriage I need safety data sheets for the carton containing Dangerous Goods in all languages of the transit countries and as well in the mother tongue of the driver according to the ADR-ADNR. (Annex 9 and 10)

The transport of the case containing Dangerous Goods will be carried out according to sub-paragraph 1.1.4.2. / ADR. It has to be declared in the transport documents as follows :

"CARRIAGE IN ACCORDANCE WITH 1.1.4.2."

(see Annex 11)

For the oncarriage by sea the shipper completes an "IMO-Declaration for Dangerous Goods" and labels the carton containing Dangerous Goods with the IMDG-Dangerous Goods label (10 x 10 cm) (Annex 12-14)

When loading the carton with Dangerous Goods it has to be placed directly behind the doors of the container. The container has to be placarded on all four sides and on the front door a short description of the nature of the goods (number of packages, type of packaging, eventually flash point etc.) To add th UN Number is not compulsory.

(according to sub-paragraph 5.3.2.1, Appendix 15)

The following provisions - not specially mentioned above - have naturally to be observed when loading the goods :

- ✓ The container must be dry and damage free
- ✓ Old placards for Dangerous Goods must be removed
- ✓ Only undamaged packagings may be loaded
- ✓ If a container has to be loaded with toxic, corrosive or malodorous liquids the floor must be protected with plastic sheets or covered with absorbing material to avoid damage and contamination - particularly of the floor

5. Fumigation

On 1 October 2002 the Announcement No. 2002/58 for wood packings imported into the People's Republic of China (PRC) entered into force. These provisions were issued by the State Forestry Administration of PRC (AQSIQ) and the General Customs Administration and Ministry of Foreign Trade and Economic Cooperation (MOFTEC)

Zum 01.10.2002 traten gemäß Erlass Nr. 58 (2002) folgende Einfuhrbestimmungen für Holzverpackungen bei Transporten nach China in Kraft. Herausgegeben wurden diese von der staatlichen Behörde für Forstwirtschaft AQSIQ und der chinesischen Zollbehörde MOFTEC.

- All wood packing exported from the EU should not contain bark
- Wood packing must be undergoing a successful quarantine care - heat treatment, fumigation other effective defesting treatment - recognized by China before exports.
- Consignment have to be accompanied by a 'Phytosanitary Certificate' (PSC) officially issued by the Quarantine Administration.
- Wood packing must carry labels or stickers providing information on the method of fumigation used, the place and the name (or name code) of the operating body of the defesting body to enable a clear identification
- For consignments without wood packing exporters must provide a 'Non Wood Packing Declaration'
- If the importer cannot show the relevant documents at the entry-exit formalities there is no possibility of importing the goods into China and the goods have to be returned at the expenses of the consignor.
- - Upon arrival in China the goods will be examined by the Authorities if they meet the requirements. The possibility of a retroactive fumigation is not known at the moment.

I consider that a 'Phytosanitary Certificate' (PSC) issued by the German Crop Protection of Saxony State and is available for the consignment ex Dresden plus a 'Non Wood Packing Declaration' for the carton (see Annex 16 + 17)

For the consignment ex Binzen I do not have a PSC. I will send these goods via Antwerp and arrange for fumigation there. In my tender I included fumigation which was offered to me by a Belgian company.

6. Seafreight documents

The Bill of Lading (short form : B/L) is the most important document for transports by sea. The shipper/charterer qualifies for issueing the B/L. Subscriber of the B/L is the carrier respectively his agent.

The Bill of Lading governs two legal relationships on two levels :

- between the carrier and between the shipper
- between the carrier and the consignee

As an alternative the alternative to the B/L could be the " Sea Waybill"/"Express-B/L" be issued. The consignment related data will then be transferred electronically by the agent of the shipping port to the agent of the receiving port.

Advantages :

- warehouse charges/demurrage charges in the receiving port can be avoided
- immediate access to the goods is possible

Disadvantages :

- the sea waybill is not a negotiable or traditional paper and therefore cannot be issued to order

In the meantime Messrs. Glatt have forwarded a copy of the irrevocable letter of credit. The B/L have to be issued and those have to comply exactly with the provisions of the letter of credit and the shipping instructions.

As the most economic shipping company I selected COSCO an I agreed the following additional letter of credit provisions :

- cash on delivery of USD 8.125,00 USD (carriage forward)
- insertion of the address of our Atlas-Line Agent in the manifest with the request of shipping advice



7. Pre-carriage

7.1 Export Customs Clearance

For the export customs clearance I draw up an export customs entry for the consignment ex Binzen which I pass on to our Customs office Weil-Schusterinsel for pre-clearance.

For the consignment ex Dresden the consignor issues an "incomplete export customs entry" (UVA = "unvollständige Ausfuhranmeldung") and pre-clears the goods at his local customs office. It is important, as the customs office in charge the address of the customs office Weil-Schusterinsel is shown on the documents as we have to submit a complete export customs entry within 10 days, thus to clear the "UVA".

The procedure of the "UVA" is regulated in Germany within existing laws.

We ask our customer to fax first of all the "UVA" to our port agent in Hamburg thus to apply for a B-Number.

Sheet 1 of the export customs entry remains with Customs;
Sheet 2 is for the Federal Stastic Authority in Wiesbaden;
Sheet 3 will be stamped at the EU-external frontier and sent back to Messrs. Glatt

Once the transport has been carried out I will provide a certificate of export for fiscal purposes to Messrs Glatt.

7.2 Possibilities on Pre-carriage of the goods

In order to do the pre-carriage there are the following possibilities :

- a) conventional shipment with loading of all consignments via Hamburg or Antwerp
- b) all containers already stuffed at the customers premises will be shipped via Hamburg
- c) the flat ex Binzen will be shipped via inland waterway to Antwerp and the containers ex Dresden by truck to Hamburg, all consignments will be booked on the same vessel.

Below the arguments on my decision :

Item c) is probably the most complex solution but at the same time it is the most economic and ecologically sensible way and I therefore go for this alternative.

The route being fixed, the freight capacity booked and the containers released I instruct a road haulier for each individual shipment to

- to collect a pre-booked flat in the inland terminal Weil am Rhein and to position it in Binzen (distance Weil am Rhein - Binzen : approx. 10 km) for loading
- arrange the round-trip Hamburg - Dresden - Hamburg by truck

An alternative would be to consign the containers ex Dresden by rail to Hamburg but due to the fact that the factory has no rail siding this option must be excluded.

For the present shipment a control of the securing of the cargo through us is not necessary as

- the consignor is obliged to arrange the loading of the units
- the consignor is aware of the 'CTU' (Cargo Transport Units) regulations
- the consignor is in charge of safe packing for transport, securing of cargo and seaworthy packing

With our inhouse-software it is possible to send a order confirmation respectively a shipping advice directly from the sea freight application by e-mail to the customer. All documents are being processed on this application.

8. Irregularities announced by the shipper

8.1 Situation

I received a 'cry for help' from Messrs. Glatt in Binzen when the containers already arrived at the ports of Antwerp and Hamburg : in Dresden a case has been loaded by error. Instead of package 8/8 a case with a machine spare part, non hazardous, had been loaded in the 40' High Cube Container and now this piece is needed urgently in Brazil.
This means immediate action !

8.2. Measures to be taken immediately

Due to the fact that Brazil does not stock spare parts and in view of the urgency I arrange immediately that the Container is located in Hamburg and the case removed. Luckily enough it can be opened under bond without excessive cartage. In the meantime I have arranged an Express haulage from Dresden to Hamburg for the case with Dangerous Goods bound for Shanghai. The whole operation can be carried out within 24 h.

The charges of EUR 395,00 - including the airfreight shipment to Brazil (see item 8.3.4.) - will be debited to Messrs. Glatt as agreed.

8.3 Luftfrachttransport der Kiste für Brasilien

8.3.1 Angaben zur Sendung

Der Absender erteilte mir den Auftrag, die Kiste (Warenwert 894 Euro) schnellstens via Luftfracht nach Brasilien zu befördern.

Effektivgewicht	21,9 kg
Masse:	60 x 40 x 60 cm
Volumengewicht	24,0 kg
Frankatur:	CPT Rio de Janeiro

Volumenverhältnis in der Luftfracht: 1 cbm = 166,66 kg = 6 mal messend
--

8.3.2 Benötigte Dokumente

Der Empfänger hat für diese Sendung bereits eine Licenca de Importacao (L.I.) bei seiner Bank erworben. In der L.I. muss der Name und die Anschrift des Herstellers und des Exporteurs (auch wenn identisch) genannt werden. Die Lizenznummer muss im AWB und in der Handelsrechnung aufgeführt werden.

Für die Ausfuhranmeldung reicht aufgrund des Warenwertes von unter 999 Euro die Handelsrechnung. Diese muss zweifach sein und dient gleichzeitig als Ausfuhrdeklaration.

Für die Einfuhr, welche direkt durch den Brasilianischen Kunden durchgeführt wird, benötigt dieser eine zweifache Handelsrechnung in portugiesischer Sprache (evtl. in englischer Sprache). Unser Kurier bringt diese aus Dresden mit. Die Angaben in der Handelsrechnung müssen mit denen in der L.I. genau übereinstimmen.

Beide Exemplare sind mit blauer Tinte oder blauer Kugelschreibermine zu unterschreiben. Der Name des Unterzeichners, sowie seine Stellung in der Firma sollten in Druckbuchstaben angegeben werden. Die Handelsrechnungen müssen zwingend einheitlich mit gleicher Type geschrieben sein und eine unterschriebene Preis-, Ursprungs- und Agenten-Erklärung ist abzugeben. Ursprungszeugnisse sind nicht erforderlich.
(Alle Angaben gemäß Konsulats- und Mustervorschriften)

8.3.3 Durchführung des Luftfrachttransportes

Gebucht habe ich die Sendung auf einem Direktflug am nächsten Vormittag nach Rio de Janeiro. Ich stelle daraufhin einen AWB aus, füge die Handelsrechnungen bei und lasse die Sendung und die Papiere durch einen Kurier vom Hafen an den Flughafen Hamburg bringen. Die Sendung wird Ready for Carriage bei der Airline angeliefert. Das bedeutet, die Sendung muss luftfrachtgerecht verpackt sein. Die Kiste muss mit einem Barcode-Label versehen sein, auf diesem steht die Airline, AWB-Nummer, Destination, Packstückanzahl sowie das Gewicht. Der erstellte AWB sowie die zweifache Rechnung müssen die Ware begleiten. Der AWB muss vor der Anlieferung zollabgefertigt sein. (AWB als Anlage 19 beigefügt)

8.3.4 Laufzeit / Kosten

Die Laufzeit des Direktfluges der Lufthansa beträgt 48 Stunden.
Offerte an die Firma Glatt:

➤ Entnahme der Kiste im Hafen-----	55,00 EUR
➤ Expresstransport Dresden-Hamburg-----	145,00 EUR
➤ Transport zum Flughafen durch einen Kurier -----	55,00 EUR
➤ AWB, Ready to Carriage -----	25,00 EUR
➤ Luftfrachtkosten (inkl. Treibstoff- und Sicherheitszuschlag) -----	115,00 EUR
	<u>Gesamtkosten: 395 EUR</u>

9. Hauptlauf

9.1 Durchführung

Im Vorfeld habe ich die Ladungen auf des selbe Schiff gebucht, welches zuerst den Hamburger Hafen anläuft, dort die Kollis aus Dresden übernimmt und anschließend in Antwerpen den Flat-Container aus Binzen lädt.

Somit habe ich die Gwahrleistung, dass die komplette Sendung am gleichen Tag mit dem selben Schiff und mit nur einem Satz Konnossementen in Shanghai eintrifft.

9.2 Alternative Transportmöglichkeiten

Eine weitere Möglichkeit den Hauptlauf durchzuführen wäre via Luftfracht. Da diese Sendung jedoch keine Dringlichkeit hat, scheidet diese Variante aufgrund der unvergleichbar höheren Kosten aus. Kostentechnisch vergleichbar und dadurch eine interessante Variante wäre eine Beförderung mit der Transsibirischen Eisenbahn. Da jedoch diese Sendung die Innenbreite des Bahncontainers (maximal 2,33 m) berschreitet, scheidet auch diese Möglichkeit aus. Die Kosten für einen 20'Container liegen im Augenblick für die Strecke Dresden/Shanghai bei 2475 Euro. Das Gewicht darf nicht höher als 8 Tonnen sein. Eine Laufberwachung ab Brest bis Shanghai ist in diesem Preis inkludiert. Hinzukommen kämen noch die Kosten für die Ausfuhrverzollung sowie die Transportversicherung. Inklusiv ist eine kostenfreie Be- und Entladezeit von jeweils 2 Stunden je Container. Der Container müsste an der Ladestelle ordnungsgemäß verplombt werden. Da der Weiterversand von 20'Containern ab Brest nur paarig erfolgt, könnten hier beim Versand von Einzelcontainern längere Standzeiten an der GUS-Grenze entstehen.

10. Nachlauf

Die Einfuhrverzollung in China habe ich unserem Agenten, welche die Sendung auch beim Empfänger anliefern wird, übertragen. Dieser ist Spezialist und bietet uns hier sehr günstige Raten.

Ich erteile ihm den Auftrag die Sendung im Hafen zu übernehmen, die Unversehrtheit der Containerplomben und die äußere Beschaffenheit des Flats zu prüfen, die Einfuhrverzollung vorzunehmen und diese Sendung dem Empfänger gegen reine Quittung auszuhändigen.

Am Tag nach der Verschiffung senden wir die uns von COSCO vorliegende Verschiffungsbestatigung an unseren Auftraggeber und unseren Agenten.

Ein Kopiekonnossement lassen wir an die Avisierungsbank und an uns durch COSCO faxen. Nach unserer Prüfung und deren Bestätigung geben wir COSCO das OK diese zu erstellen und per Kurier an die Avisierungsbank zu senden.

- o zwei Kopiekonnossemente gehen an uns
- o eines lassen wir direkt an den Empfänger faxen
- o eines erhält unser Atlas-Line Partner

Wir übernehmen es der Firma Glatt ein Kopiekonnossement zusammen mit der Ausfuhrbescheinigung für steuerliche Zwecke zu senden.

Die Nachlauf- und Verzollungskosten stellt unser Agent gemäß unserer Vorgabe direkt und separat mit Kopiegabe an uns dem Empfänger in Rechnung.

11. Haftung

Im Multimodalen Verkehr beträgt unsere Haftung 2 SZR je Kilogramm brutto.

Da in einem Schadensfalle die Beweislast bei uns als Erstspediteur liegt müssen wir besonders großen Wert auf die beweissichernde Durchführung der Schnittstellenkontrollen legen. Nur dadurch haben wir die Möglichkeit zu beweisen, in wessen Gewahrsam / Obhut ein Schaden entstanden ist.

12. Versicherung

Da der Warenwert der Maschine „ex works geladen“ 750.000 USD beträgt, werde ich dem Kunden nachdrücklich zu dem Abschluss einer Haus/Haus Transportversicherung raten.

Hier gibt es die Möglichkeiten, dass der Kunde selbst diese Versicherung eindeckt oder wir diese über unsere Generalpolice für Rechnung des Empfängers abschließen.

In unserem Unternehmen legen wir großen Wert darauf Transportversicherungen als Zusatzleistung für unsere Kunden abzuschließen, da hierdurch günstigere Prämien für diese erzielt werden können und das Regressrisiko für uns gemindert wird.

Kosten der Haus-Haus Versicherung gemäß aktuellem Angebot unserer Transportversicherung:

Versicherungswert:

Handelswert der Ware „ex works geladen“ -----	750.000,00 USD
+Transportkosten CFR Shanghai -----	7575,00 USD
+Versicherungsprämie -----	ca. 500,00 USD
<u>+ 10 % imaginärer Gewinn</u>	
Versicherungswert gerundet:-----	835.000,00 USD

Versicherungsprämie:

Transportprämie 0,06 %-----	501,00 USD
<u>+politische Risiken 0,005 %</u>	<u>41,75 USD</u>
Versicherungsprämie gerundet:-----	550, 00 USD

(Versicherungssteuer fällt bei Exporten nicht an)

13. Offerte

13.1 Vorlaufofferte

An dieser Stelle einige Details zu meiner Offerte an Mingh Tec Chemicals Ltd.:

(USD auf gegebene Vorlaufkosten, welche mir in Euro in Rechnung gestellt werden, habe ich bis zu einem Kurs von 1 USD = 1,10 EUR abgesichert)

Transport Binzen-Antwerpen:

- Umfuhr mit dem LKW zum Terminal -----95,00 USD
(inkl. jeweils eine Stunde Be- und Entladezeit frei)
- 40´Flat von Binzen nach Antwerpen:-----425,00 USD
- BAF -----25,00 USD
- Fumigation in Antwerpen-----250,00 USD

Vorlaufkosten ex Binzen: 795,00 USD

Transport Dresden-Hamburg:

- Rundlauf mit dem LkW pro Container-----675,00 USD

Vorlaufkosten ex Dresden: 1.350,00 USD

13.2 Hauptlaufofferte

- B-Nummer in Hamburg je Sendung -----10,00 USD
- THC in Hamburg/Antwerpen je Container-----145,00 USD
- BAF je 20`Container-----125,00 USD
- 20´Box Container-----495,00 USD
- 40´HC Container -----625,00 USD
- 40´Flat Container-----1.950,00 USD
- Versicherungsprämie-----550,00 USD

Hauptlaufkosten: 4.690,00 USD

13.3 Nachlaufkosten (werden durch unseren Agenten direkt dem Empfänger in Rechnung gestellt)

- THC 20`Container-----55,00 USD
- THC je 40` Container-----75,00 USD
- Zustellung beim Endempfänger sowie die Zollabfertigung:
 - für den 20`Container -----245,00 USD
 - je 40` Container -----375,00 USD
- Doc Fee-----25,00 USD
- Handling Gebühren je Sendung -----65,00 USD

Nachlaufkosten: 1.290,00 USD

Young International Freight Forwarder of the Year Award 2003
Yvonne Philipp

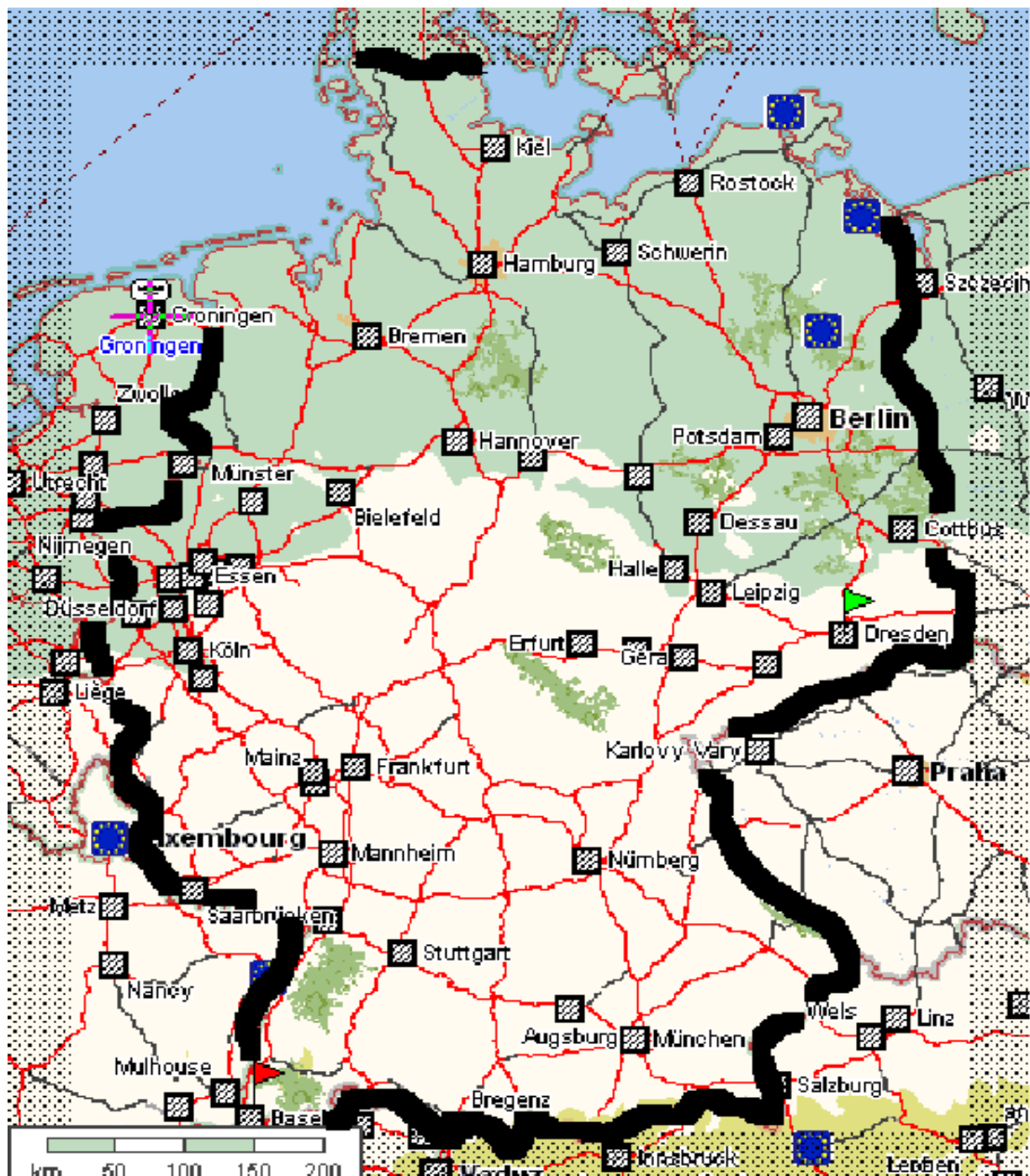
Gesamtkosten: 8.125,00 USD

14. Schlusswort

Viele Spediteure hätten diese Sendung wahrscheinlich komplett über Hamburg verschifft, weil dies in der Praxisabwicklung die einfachere Möglichkeit wäre. Ich bin der Meinung, wenn ein Binnenhafen in der Nähe liegt, sollte diese Möglichkeit auch in Betracht gezogen werden, zumal dadurch Geld gespart werden kann. Was wiederum auch dem Kunden zugute kommt. (In diesem Beispiel wurden am Vorlauf durch die Wahl des Binnenschiffes rund 450 Euro gespart) Würde mich ein Kunde mit dem Transport einer äquivalenten Sendung beauftragen, würde ich exakt den Transportweg meiner Dissertation wählen.

Quellenverzeichnis

- Berufsakademie Lörrach (Hrsg.) (1991): Anfertigung von Haus- und Diplomarbeiten, Verbindliche Richtlinien, Empfehlungen und Hinweise für Studierende und Dozenten, Lörrach 1991.
- Bischof K.D. u.a. (1998): Speditionsbetriebslehre, 6.Auflage, Köln 1998.
- BSH (Hrsg.) (2002): Fachwissen für Speditions- und Logistikkaufleute, Der Spediteur und die Seeschifffahrt, Heft 23 / 24, 26.Auflage, Frankfurt 2002.
- IMDG Code (2001) International Maritime Dangerous Goods Code einschließlich Amendment 30-00, Amtliche Deutsche Übersetzung, Band 1+2, Hamburg 2001.
- Korf, W. (Hrsg.) (2001): Lorenz, Leitfaden für Spediteure und Logistiker in Ausbildung und Beruf, Band 1, 18.Auflage, Hamburg 2001.
- Woitschützke C.P. (1996): Verkehrsgeographie, Köln 1996.



Binzen (rote Fahne) liegt im Bundesland Baden-Württemberg;
 Dresden (grüne Fahne) im Freistaat Sachsen.
 Die Orte sind rund 750 km voneinander entfernt.

Speditions GmbH & Co. KG
Hafenstrasse 28
D-79576 Weil am Rhein

03. Januar 2003

Tel.: 07621 / 7900-0

von / from : Yvonne Philipp
e-mail: yphilipp@rhenus-kleyling.de

Durchwahl : 7900413
Telefax : 7900499

An / to

Firma : Mingh Tec Chemicals Ltd., Shanghai
z. Hd. v. : Yua Chan

8 Kisten, 13295 kg brutto, ex Binzen und Dresden nach Shanghai

Guten Tag Herr Chan,

Wir danken für die Anfrage und bestätigen auf Basis heute gültiger Tarife und Wechselkurse, freibleibend bis zum Festabschluß folgende Offerte.

**Lumpsum-Rate „ex works geladen“ Binzen und Dresden bis „Frei Haus“
Shanghai inklusive Versicherung: 8125,00 USD (exklusive Zoll und Steuern)**

Offerte gültig bis 30.04.2003.

Es gelten die Bedingungen der am Transport beteiligten Reedereien und Frachtführer. Reederei unserer Wahl.

Wir freuen uns auf Ihren Auftrag und stehen Ihnen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

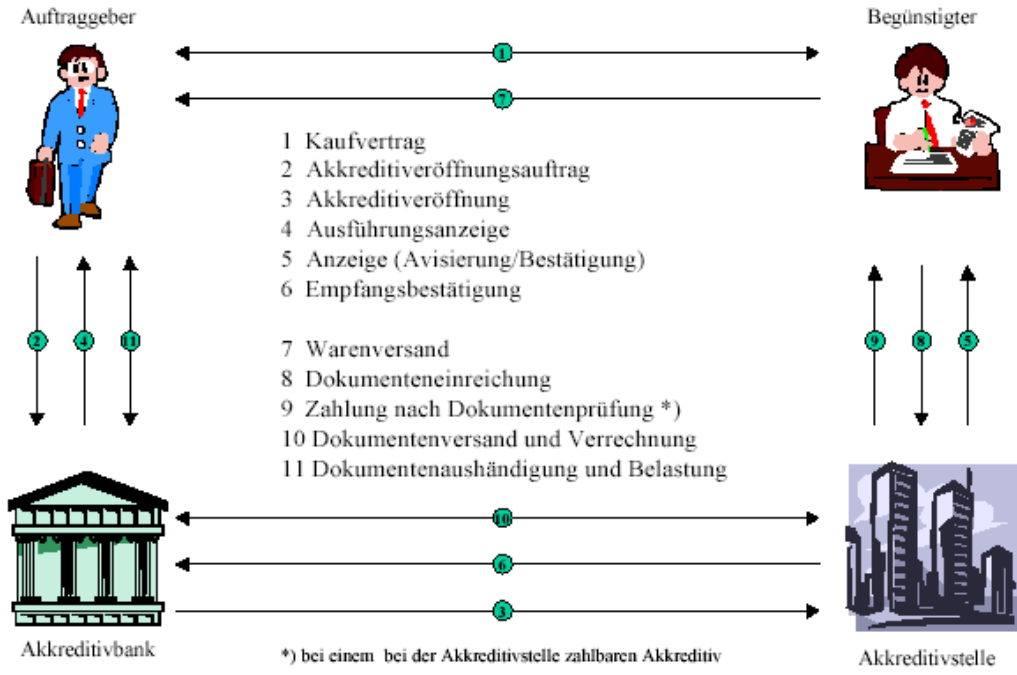
Freundliche Grüße

Rhenus-Kleyling
Speditions GmbH & Co. KG

i.A. Yvonne Philipp

ANLAGE 2

Dokumentenakkreditiv - Beteiligte und Ablauf:



Archiv 2001

Ergänzung der ERA 500: el.ERA

Im Mai legte die "Task Force on the Future of the Commission on Banking Technique and Practice" als eines ihrer Ziele eine stärkere Konzentration auf den elektronischen Handel fest. In der weiteren Diskussion zeigte sich die Notwendigkeit, eine Verbindung zu schaffen zwischen den geltenden ICC "Einheitlichen Richtlinien und Gebräuchen für Dokumenten-Akkreditive (ERA 500)" und der Abwicklung eines elektronischen Äquivalents zu Akkreditiven in Papierform. In ihrer über 60jährigen Geschichte haben die ERA außerordentlich erfolgreich selbstverpflichtende Richtlinien für das Dokumenten-Akkreditiv-Geschäft zur Verfügung gestellt, allerdings wurde es notwendig, die Richtlinien der derzeitigen Entwicklung von Akkreditiven in Papierform hin zu elektronischen Akkreditiven anzupassen.

Zu den anerkannten ERA 500 wurde daraufhin von einer internationalen Expertengruppe ein Anhang erarbeitet, der die Vorlage von elektronischen Dokumenten im Detail behandelt. Das Ergebnis 18monatiger intensiver Bemühungen seitens dieser Arbeitsgruppe stellt der neue Anhang zu den Einheitlichen Richtlinien und Gebräuchen für Dokumenten-Akkreditive bei Vorlage von elektronischen Dokumenten dar, der abgekürzt "el.ERA" genannt wird.

Die el.ERA sind keine Revision der ERA. Die ERA werden weiterhin auf viele Jahre hinaus die Wirtschaft mit Richtlinien für Akkreditive in Papierform beliefern. Die el.ERA stellen einen Anhang zu den ERA dar, der die notwendigen Richtlinien für die Vorlage eines elektronischen Äquivalents zu Akkreditiven in Papierform liefert, wenn er zusammen mit den ERA verwendet wird. Die Veröffentlichung der zweisprachigen (englisch-deutschen) Ausgabe der "el.ERA - Version 1.0" ist geplant für Beginn 2002. Anwendung wird dieser Anhang ab 1. April 2002 finden. Diese Broschüre wird voraussichtlich im Februar 2002 beim Vertriebsdienst der ICC Deutschland für 10 EURO erhältlich sein.

Aufbau der Liste der gefährlichen Güter (Gefahrgutliste)

Die Gefahrgutliste ist in 18 Spalten wie nachfolgend unterteilt:
 (Angaben in blau sind auf die Beispielsendung bezogen)

Spalte 1	UN-Nummer 3077
Spalte 2	Richtiger technischer Name UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FEST, N.A.G. ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS SUBSTANCE, SOLID, N.O.S.
Spalte 3	Klasse oder Unterklasse 9
Spalte 4	Nebengefahren <ul style="list-style-type: none"> • (kann ein Meeresschadstoff oder starker Meeresschadstoff sein)
Spalte 5	Verpackungsgruppe III
Spalte 6	Sondervorschriften (Vorschriften die speziell für den Seeverkehr gelten beginnen mit der Nummer 900) 274 909 944
Spalte 7	Begrenzte Mengen 5 kg
Spalte 8	Verpackungsanweisungen P002 LP02
Spalte 9	Besondere Verpackungsvorschriften PP12
Spalte 10	Anweisung für Großpackmittel (IBC) IBC08
Spalte 11	Besondere Vorschriften für Großpackmittel (IBC) -
Spalte 12	IMO Tankanweisungen -
Spalte 13	UN Tankanweisungen -
Spalte 14	Besondere Tankvorschriften -
Spalte 15	EmS-Nummern None
Spalte 16	Stauung und Trennung Staukategorie A
Spalte 17	Eigenschaften und Bemerkungen -
Spalte 18	UN-Nummer 3077

Teil 4 – Vorschriften für Verpackungen und Tanks

P002		VERPACKUNGSANWEISUNG (FESTE STOFFE)				P002
Folgende Verpackungen sind zugelassen, wenn die allgemeinen Vorschriften der Abschnitte 4.1.1 und 4.1.3 erfüllt sind:						
Zusammengesetzte Verpackungen:		Höchste(r) Fassungsraum/Nettomasse (siehe 4.1.3.3)				
Innenverpackungen	Außenverpackungen	Verpackungsgruppe I	Verpackungsgruppe II	Verpackungsgruppe III		
aus Glas 10 kg aus Kunststoff ¹ 30 kg aus Metall 40 kg aus Papier ^{1,2,3} 50 kg aus Pappe ^{1,2,3} 50 kg	Fässer: aus Stahl (1A2) aus Aluminium (1B2) aus Metall (außer Stahl oder Aluminium) (1N2) aus Kunststoff (1H2) aus Sperrholz (1D) aus Pappe (1G)	125 kg 125 kg 125 kg 125 kg 125 kg 125 kg	400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg	400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg		
	Kisten: aus Stahl (4A) aus Aluminium (4B) aus Naturholz (4C1) aus Naturholz, mit staubdichten Wänden (4C2) aus Sperrholz (4D) aus Holzfaserverwerkstoff (4F) aus Pappe (4G) aus Schaumstoff (4H1) aus massivem Kunststoff (4H2)	125 kg 125 kg 125 kg 250 kg 125 kg 125 kg 75 kg 40 kg 125 kg	400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 60 kg 400 kg	400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 60 kg 400 kg		
¹ Diese Innenverpackungen müssen staubdicht sein.						
² Diese Innenverpackungen dürfen nicht verwendet werden, wenn sich die Stoffe während der Beförderung verflüssigen können.						
³ Innenverpackungen aus Papier und Pappe dürfen für Stoffe der Verpackungsgruppe I nicht verwendet werden.						
	Kanister: aus Stahl (3A2) aus Aluminium (3B2) aus Kunststoff (3H2)	75 kg 75 kg 75 kg	120 kg 120 kg 120 kg	120 kg 120 kg 120 kg		
Einzelverpackungen						
	Fässer aus Stahl (1A1 oder 1A2) ⁴ aus Aluminium (1B1 oder 1B2) ⁴ aus Metall (außer Stahl oder Aluminium) (1N1 oder 1N2) ⁴ aus Kunststoff (1H1 oder 1H2) ⁴ aus Pappe (1G) ⁵ aus Sperrholz (1D) ⁵	400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg	400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg	400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg		
	⁴ Diese Verpackungen dürfen nicht für Stoffe der Verpackungsgruppe I verwendet werden, die sich während der Beförderung verflüssigen können.					
	⁵ Diese Verpackungen dürfen nicht für Stoffe verwendet werden, die sich während der Beförderung verflüssigen können.					
	Kanister aus Stahl (3A1 oder 3A2) ⁴ aus Aluminium (3B1 oder 3B2) ⁴ aus Kunststoff (3H1 oder 3H2) ⁴	120 kg 120 kg 120 kg	120 kg 120 kg 120 kg	120 kg 120 kg 120 kg		
	⁴ Diese Verpackungen dürfen nicht für Stoffe der Verpackungsgruppe I verwendet werden, die sich während der Beförderung verflüssigen können.					
	Kisten aus Stahl (4A) ⁶ aus Aluminium (4B) ⁶ aus Naturholz (4C1) ⁶ aus Sperrholz (4C) ⁶ aus Holzfaserverwerkstoff (4F) ⁶ aus Naturholz, mit staubdichten Wänden (4C2) ⁶ aus Pappe (4G) ⁶ aus massivem Kunststoff (4H2) ⁶	nicht zulässig nicht zulässig nicht zulässig nicht zulässig nicht zulässig nicht zulässig nicht zulässig nicht zulässig	400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg	400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg 400 kg		
	⁶ Diese Verpackungen dürfen nicht für Stoffe verwendet werden, die sich während der Beförderung verflüssigen können.					
	Säcke Säcke (5H3, 5H4, 5L3, 5M2) ⁶	nicht zulässig	50 kg	50 kg		
	⁶ Diese Verpackungen dürfen nicht für Stoffe verwendet werden, die sich während der Beförderung verflüssigen können.					

4

Kapitel 4.1 – Verwendung von Verpackungen, einschließlich Großpackmittel (IBC) und Großverpackungen

P002		VERPACKUNGSANWEISUNG (FESTE STOFFE) (Fortsetzung)			P002
Kombinationsverpackungen					
Kunststoffgefäß in einem Fass aus Stahl, Aluminium, Sperrholz, Pappe oder Kunststoff (6HA1, 6HB1, 6HG1 ⁵ , 6HD1 ⁵ oder 6HH1)		400 kg	400 kg	400 kg	
Kunststoffgefäß in einem Verschlag oder einer Kiste aus Stahl oder Aluminium oder in einer Kiste aus Naturholz, Sperrholz, Pappe oder massivem Kunststoff (6HA2, 6HB2, 6HC, 6HD2 ⁵ , 6HG2 ⁵ oder 6HH2)		75 kg	75 kg	75 kg	
Glasgefäß in einem Fass aus Stahl, Aluminium, Sperrholz oder Pappe (6PA1, 6PB1, 6PD1 ⁵ oder 6PG1 ⁵) oder in einer Kiste aus Stahl, Aluminium, in einer Kiste aus Naturholz oder Pappe oder in einem Weidenkorb oder Kiste aus Pappe (6PC, 6PD2 ⁵ oder 6PG2 ⁵) oder in einer Verpackung aus massivem Kunststoff oder aus Schaumstoff (6PH2 oder 6PH1 ⁵)		75 kg	75 kg	75 kg	
* Diese Verpackungen dürfen nicht für Stoffe verwendet werden, die sich während der Beförderung verflüssigen können.					
Besondere Verpackungsvorschriften:					
PP 6	Für UN 3249 beträgt die höchste Nettomasse je Versandstück 5 kg.				
PP 7	UN 2000, Celluloid in Platten darf auch unverpackt mit Kunststoffolie umhüllt und mit geeigneten Mitteln, wie Stahlbändern, gesichert auf Paletten als geschlossene Ladung in geschlossenen Beförderungseinheiten befördert werden. Die Masse einer Palette darf 1000 kg nicht übersteigen.				
PP 8	Für UN 2002 müssen die Verpackungen so gebaut sein, dass eine Explosion durch den Anstieg des Innendrucks nicht möglich ist. Gasflaschen (Zylinder) und Gasgefäße dürfen für diese Stoffe nicht verwendet werden.				
PP 9	Für UN 3175, 3243 und 3244 müssen die Verpackungen einer Bauart entsprechen, welche die Dichtheitsprüfung für die Verpackungsgruppe II bestanden hat.				
PP 11	Für UN 1309, Verpackungsgruppe III und UN 1361 und UN 1362 sind Säcke 5M1 zugelassen, wenn diese in Kunststoffsäcken oder mit einer Schrumpf- oder Dehnfolie auf Paletten unverpackt sind.				
PP 12	Für UN 1361, UN 2213 und UN 3077 sind Säcke 5H1, 5L1 und 5M1 zugelassen, wenn diese in geschlossenen Beförderungseinheiten befördert werden.				
PP 13	Für Gegenstände der UN-Nummer 2870 sind nur zusammengesetzte Verpackungen zugelassen, welche die Prüfanforderungen für die Verpackungsgruppe I erfüllen.				
PP 14	Für UN 2211, UN 2698 und UN 3314 müssen die Verpackungen nicht die Prüfungen nach Kapitel 6.1 bestehen.				
PP 15	Für UN 1324 und UN 2623 müssen die Verpackungen die Prüfanforderungen für die Verpackungsgruppe III erfüllen.				
PP 20	Für UN 2217 darf jedes staubdichte, reißfeste Gefäß verwendet werden.				
PP 30	Für UN 2471 sind Innenverpackungen aus Papier oder Pappe nicht zugelassen.				
PP 31	Für die UN Nummern 1362, 1463, 1565, 1575, 1626, 1680, 1689, 1693, 1694, 1698, 1699, 1868, 1889, 1932, 2471, 2546, 2546, 2881, 3048, 3086, 3170, 3174, 3181, 3182, 3189, 3190, 3205, 3206, 3341 und 3342 müssen die Verpackungen hermetisch (dicht) verschlossen sein.				
PP 34	Für UN 2969 Rizinusseed (ganze Bohnen) sind Säcke 5H1, 5L1 und 5M1 zugelassen.				
PP 37	Für UN 2590 und UN 2212 sind Säcke 5M1 zugelassen. Die Versandstücke müssen in geschlossenen Beförderungseinheiten oder als Ladungseinheiten mit Dehn- oder Schrumpfolie befördert werden.				
PP 38	Für UN 1309 sind Säcke nur in geschlossenen Beförderungseinheiten oder als Ladungseinheiten zugelassen.				
PP 78	Für UN 1748, UN 2208 und UN 2880 sind Säcke nicht zugelassen.				

P003		VERPACKUNGSANWEISUNG			P003
Die gefährlichen Güter müssen in geeigneten Außenverpackungen eingesetzt sein. Die Verpackungen müssen die Vorschriften von 4.1.1.1, 4.1.1.2, 4.1.1.4, 4.1.1.6 und 4.1.3 erfüllen und so ausgelegt sein, dass sie den Bauvorschriften nach 6.1.4 entsprechen. Es müssen Außenverpackungen verwendet werden, die aus geeignetem Werkstoff hergestellt sind und hinsichtlich ihres Fassungsraums und der vorgesehenen Verwendung eine ausreichende Festigkeit aufweisen und entsprechend ausgelegt sind. Bei der Anwendung dieser Verpackungsanweisung für die Beförderung von Gegenständen oder Innenverpackungen von zusammengesetzten Verpackungen muss die Verpackung so ausgelegt und gebaut sein, dass eine unbeabsichtigte Entladung der Gegenstände unter normalen Beförderungsbedingungen verhindert wird.					
Besondere Verpackungsvorschriften					
PP 16	Für UN 2800 müssen die Batterien in der Verpackung gegen Kurzschluss geschützt sein.				
PP 17	Für die UN Nummern 1950 und 2037 darf die höchste Nettomasse 55 kg für Verpackungen aus Pappe oder 125 kg für andere Verpackungen nicht übersteigen.				
PP 18	Für die UN 1845 müssen die Verpackungen so ausgelegt und gebaut sein, dass Kohlendioxidgas abgegeben werden kann, um einen Druckaufbau zu verhindern, der die Verpackung zerreißt.				
PP 19	Für die UN Nummern 1327, 1364, 1365, 1856 und 3380 ist die Beförderung in Ballen zugelassen.				
PP 20	Für die UN Nummern 1363, 1386, 1408 und 2793 darf jedes staubdichte und reißfeste Gefäß verwendet werden.				
PP 32	UN 2857 und 3358 dürfen unverpackt in Verschlägen oder geeigneten Umverpackungen befördert werden.				

P099		VERPACKUNGSANWEISUNG			P099
Es dürfen nur von der zuständigen Behörde zugelassene Verpackungen verwendet werden (siehe 4.1.3.7).					

Sondervorschriften

- 3.3.1 Wenn in Spalte 6 der Gefahrgutliste angegeben ist, dass für ein gefährliches Gut eine Sondervorschrift gilt, ist die Bedeutung und die Vorschrift bzw. sind die Vorschriften dieser Sondervorschrift nachstehend aufgeführt:
- 274** Für den Zweck der Dokumentation und der Beschriftung des Versandstückes muss der richtige technische Name um den technischen Namen ergänzt werden (siehe 3.1.2.8.1).
- 909** Die Vorschriften dieser Eintragung beziehen sich auf:
- Stoffe, die als Meeresschadstoffe durch P oder PP nach ihrem Namen im Index kenntlich gemacht sind und
 - Mischungen oder Isomere von Stoffen, die als Meeresschadstoffe durch ein „P“ oder „PP“ im Index kenntlich gemacht sind und die die Kriterien von 2.10.3 und nicht die Einstufungskriterien der anderen Gefahrgutklassen erfüllen.
 - Die folgenden Stoffe, die nicht die Einstufungskriterien der anderen Gefahrgutklassen erfüllen, dürfen unter dieser Eintragung befördert werden,
 - Stoffe, die anderen Beförderungsregelwerken entsprechend ihrem Potential Schädigung für die Umwelt anders als für den Seebereich beinhalten und
 - Abfälle, die nicht anderweitig den Vorschriften dieses Code unterliegen aber durch das Basler Übereinkommen erfasst werden; in diesem Fall ist dem richtigen technischen Namen „ABFALL“ („WASTE“) anzufügen (siehe 5.4.1.1.2.3)
- 944** Ist ein Material, Stoff oder Gegenstand, der unter dieser Eintragung befördert wird, ein starker Meeresschadstoff, dann ist der Wert für die begrenzten Mengen in Spalte 7 in 500 g für feste Stoffe oder 500 ml für flüssige Stoffe zu ändern

SCHRIFTLICHE WEISUNGEN FÜR DEN FAHRZEUGFÜHRER	ADR 9 / III
KLASSE 9 - VERSCHIEDENE GEFÄHRLICHE STOFFE UND GEGENSTÄNDE	90
LADUNG	3077
UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FEST, N.A.G.	
EIGENSCHAFTEN DES LADEGUTES	
ART DER GEFAHR	* Feststoff
	* Wasserverunreinigend
	* Gefahr einer Bioakkumulation
	* Kontakt mit Haut und Augen vermeiden
	* Reizwirkung auf Augen, Haut und Atemwege möglich
	* Kann sich im Feuer unter Bildung giftiger Gase zersetzen. Die gesundheitsschädliche Wirkung durch Einatmen kann verzögert auftreten
	* Gefahr für Gewässer und Kläranlagen
PERSÖNLICHE SCHUTZAUSRÜSTUNG	
	* Warnweste oder Warnkleidung für jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung
	* Eine Handlampe für jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung
	* geeignete Schutz-Handschuhe, -Stiefel und leichte Schutzkleidung
	* Dichtschließende Schutzbrille
	* Augenspülflasche mit reinem Wasser
VOM FAHRZEUGFÜHRER ZU TREFFENDE ALLGEMEINE MASSNAHMEN	
	* Motor abstellen
	* keine offenen Flammen, Rauchverbot
	* Warnzeichen auf der Straße aufstellen und andere Verkehrsteilnehmer und Passanten warnen
	* Öffentlichkeit über die Gefahren informieren und darauf hinweisen, sich auf der dem Wind zugewandten Seite aufzuhalten
	* Polizei und Feuerwehr schnellstmöglich verständigen
VOM FAHRZEUGFÜHRER ZU TREFFENDE ZUSÄTZLICHE UND / ODER BESONDERE MASSNAHMEN	
SELBSTSCHUTZ BEACHTEN	
	* Wenn gefahrlos möglich, Undichtigkeiten beseitigen
	* Eindringen in Kanalisation, Gruben und Keller verhindern
	* Verschüttetes Ladegut mit trockenem Sand, Erde oder anderem geeignetem trockenem Material eindämmen und zudecken. Vor Wasser schützen.
	* Falls Produkt in Gewässer oder Kanalisation gelangt ist oder Erdboden oder Pflanzen verunreinigt hat, Feuerwehr oder Polizei darauf hinweisen
	* Ausrüstung:
	Kanalisationsabdeckungen,
	Schaufel - Besen,
	Auffangbehälter,
	Aufsaugmaterial
FEUER , INFORMATIONEN FÜR DEN FAHRZEUGFÜHRER IM FALLE EINES BRANDES	
	* Feuerlöscher nur zur Bekämpfung von kleinen Fahrzeugbränden verwenden
	* Keine Ladungsbrände löschen
	* Bekämpfung großer Brände der Feuerwehr überlassen
ERSTE HILFE	
	* Falls Produkt in Augen gelangt ist, unverzüglich mit viel Wasser mehrere Minuten spülen; Arzt aufsuchen
	* Mit Produkt verunreinigte Kleidungsstücke unverzüglich entfernen und betroffene Haut mit Seife und Wasser waschen
	* Bei Verbrennungen betroffene Haut sofort und solange als möglich mit kaltem Wasser kühlen
	* Ärztliche Hilfe erforderlich bei Symptomen, die offensichtlich auf Einatmen, Verschlucken oder Einwirkung auf die Haut oder Augen oder Einatmen von Verbrennungsgasen zurückzuführen sind
ZUSÄTZLICHE HINWEISE	
	* Zwei selbststehende Warnzeichen
TELEFONISCHE RÜCKFRAGE: Rhenus-Kleyling	
07621 790044	
07621 790044	
D - Deutsch / 30.04.2003	
Gilt nur während des Strassentransports	

INSTRUCTION IN WRITING FOR THE DANGEROUS GOODS DRIVER

CLASS 9 - VARIOUS HAZARDOUS SUBSTANCES AND OBJECTS

LOAD

3077

ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS SUBSTANCE, SOLID, N.O.S.

LOAD CHARACTERISTICS

NATURE OF DANGER * Solid

- * Water pollutant
- * Danger of Bioaccumulation
- * Avoid contact with skin and eyes
- * May have irritant effect on eyes, skin and respiratory system
- * May decompose in a fire giving off toxic fumes. The effect of inhalation may be delayed
- * Hazardous to surface waters and water treatment plants

PERSONAL PROTECTION

- * Warning vest or warning clothing for every member of the vehicle crew
- * A hand lamp for every member of the vehicle crew
- * Suitable protective gloves, -boots and protective clothing
- * Goggles giving complete protection to the eyes
- * Eye-wash bottle with clean water

GENERAL ACTIONS TO BE TAKEN BY THE DRIVER

- * Stop the engine
- * No naked lights, no smoking
- * Mark roads and warn other users or passers-by
- * Inform the public about the hazard and give advice to keep upwind
- * Notify police and fire brigade as soon as possible

ADDITIONAL AND / OR SPECIAL ACTION BY THE DRIVER

MIND YOUR SELF-PROTECTION

- * Seal leaks if this can be realized without incurring risks
- * Prevent entering sewers, basements and workpits
- * Contain and cover spilled substance with dry sand or earth or other suitable dry material: protect against water.
- * If substance has entered a water course or sewer or contaminated soil or vegetation advise fire brigade or police
- * **Equipment:**
Manhole covers,
Shovel – brush,
Collectors,
Absorption material

FIRE , INFORMATION FOR THE DRIVER IN CASE OF FIRE

- * Use fire extinguishers only for smaller fires in connection with the vehicle
- * Do not fight fires involving load
- * Leave greater fires to the care of the fire department

FIRST AID

- * If substance has got into the eyes, immediately wash out with plenty of water for several minutes, send to a doctor
- * Remove contaminated clothing immediately and wash affected skin with soap and water
- * In case of burns immediately cool affected skin as long as possible with cold water
- * Seek medical attention when anyone has symptoms apparently due to inhalation, swallowing or contact with the skin or eyes or following inhalation of the fumes produced in a fire

ADDITIONAL INFORMATION

- * 2 free-standing warning signs

TELEPHONE: Rhenus-Kleyling

07621 790044

07621 790044

GB - English / 30.04.2003

Applies only during road transport

1.1.4.2 Beförderungen in einer Transportkette, die einen See- oder Luftbeförderung einschließt

Versandstücke, Container, ortsbewegliche Tanks und Tankcontainer, die den Vorschriften für Verpackung, Zusammenpackung, Kennzeichnung und Bezettelung von Versandstücken oder Anbringen von Großzetteln (Placards) und orangefarbene Kennzeichnung des ADR nicht in vollem Umfang, wohl aber den Vorschriften des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO entsprechen, dürfen, sofern die Transportkette eine See- oder Luftbeförderung einschließt, unter folgenden Bedingungen befördert werden:

- a) die Versandstücke müssen, sofern ihre Kennzeichnungen und Gefahrzettel nicht dem ADR entsprechen, mit Kennzeichnungen und Gefahrzetteln nach den Vorschriften des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO versehen sein;
- b) für die Zusammenpackung in einem Versandstück gelten die Vorschriften des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO;
- c) bei Beförderungen in einer Transportkette, die eine Seebeförderung einschließt, müssen die Container, die ortsbeweglichen Tanks und die Tankcontainer nach Kapitel 5.3 des IMDG-Codes mit Großzetteln (Placards) versehen und gekennzeichnet sein, sofern sie nicht nach Kapitel 5.3 dieser Anlage mit Großzetteln (Placards) und einer orangefarbenen Kennzeichnung versehen sind. In diesem Fall gilt für die Kennzeichnung der Fahrzeuge nur der Absatz 5.3.2.1.1 dieser Anlage. Für ungereinigte leere ortsbewegliche Tanks und Tankcontainer gilt dies auch für die anschließende Beförderung zu einer Reinigungsstation.

Diese Abweichung gilt nicht für Güter, die nach den Klassen 1 bis 8 des ADR als gefährlich eingestuft sind, nach den Vorschriften des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO jedoch als nicht gefährlich gelten.

Bem. Wegen der Angabe im Beförderungspapier siehe Absatz 5.4.1.1.7, wegen des Container-Packzertifikats siehe Abschnitt 5.4.2.

5.4.1.1.7 Sondervorschriften für Beförderungen in einer Transportkette, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt

Bei Beförderungen gemäß Unterabschnitt 1.1.4.2 ist im Beförderungspapier zu vermerken:

<<BEFÖRDERUNG NACH UNTERABSCHNITT 1.1.4.2>>

30/04/2003

13:36

RHENUS KLEYLING → 99414

NUM106

P01

IMO-ERKLÄRUNG FÜR GEFÄHRLICHE GÜTER

Verantwortliche Erklärung nach § 8 GGVSee IMO-DANGEROUS GOODS DECLARATION

Dieses Formular entspricht SOLAS 74, Kapitel VII Regel 5; MARPOL 73/78, Anlago III, Regel 4 und dem IMDG-Code, Kapitel 5.4
This form meets the requirements of SOLAS 74, chapter VII regulation 5; MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4 and the IMDG-Code, Chapter 5.4

Versender (Name & Anschrift) Shipper (Name & Address)		Glatt Systemtechnik GmbH Gruner Weg 26 01277 Dresden / Germany		1	Buchungsnummer(n) Reference number(s)		2	
Empfänger Consignee		Ming Tec Chemicals Ltd. 400 Pan Yu Road Shanghai 200052, China		3	Beförderer Carrier		4	
CONTAINER-PACKZERTIFIKAT/FAHRZEUGBELADEERKLÄRUNG CONTAINER PACKING CERTIFICATE/VEHICLE DECLARATION ERKLÄRUNG Es wird erklärt, dass das Packen der gefährlichen Güter in die oder auf die Beförderungseinheit gem. den Bestimmungen nach 5.4.2.1 durchgeführt wurde. DECLARATION It is declared that the packing of the goods into the unit has been carried out in accordance with the provisions of 5.4.2.1. AUSFÜLLEN FÜR SENDUNGEN IN CONTAINERN ODER FAHRZEUGEN TO BE COMPLETED FOR SHIPMENTS IN CONTAINERS OR VEHICLES				Container-Nr.:				5
				Name/Funktion, Unternehmen/Organisation des Unterzeichners Name/status, company/organization of signatory T. Winter Logistic Manager				
				Ort und Datum Place and date Dresden den 01. April 2003				
Schiffsname und Nummer der Reise Ship's name and voyage No.		Ladehafen Port of loading		Unterschrift für den Packeur Signature on behalf of packer		7		
Cosco Wisdom		Hamburg		(Frei für Text, Anweisungen und sonstige Angaben) (Reserved for text, instructions or other matter)				
Lüschhafen Port of discharge		Shanghai						
Markierung der Versandstücke Falls zutreffend, Identifikations-Nummer oder armt. Kennzeichen Marks & Nos. If applicable, identification or registration numbers of the Unit		Anzahl und Verp.-Art No. and kind of packages		Inhalt (richtiger technischer Name) Proper Shipping Name (Correct technical name)		Klasse/Unterklasse nach IMO IMD-Class	UN-Nr. UN-No.	Bruttomasse (kg) Gross mass (kg) Nettomenge/-masse ** Net quantity/mass **
8/8		1 Fibreboard BOX (UN 4G)		Enviromentally Hazardous Substance Solid, N.O.S (Dazomet)		9	UN-NR 3077	Gross mass 25.00 kg Net mass 16 kg
Verpackungsgruppe Packaging group	Kennzeichnung Label	sekundär Label	Merktblatt-Nr. für Unfall-Maßnahmen EmS No.	Eigenschaft/Properties Flammpunkt/Flashpoint ** MARINE POLLUTANT ** Kontroll- und Notfalltemperatur ** Control- and emergency temperature **		Güter angeliefert als/Goods delivered as:		
III	9	NA	NA	MARINE POLLUTANT		<input type="checkbox"/> Stückgut/Breakbulk cargo <input type="checkbox"/> Ladungseinheit (Unit Loads) <input type="checkbox"/> Unitized cargo <input type="checkbox"/> Bulkverpackungen/Bulk packages Art der Einheit (Container, Anhänger, Tank, Fahrzeug usw.) Type of unit (container, trailer, tank, vehicle etc.) <input type="checkbox"/> offen/open <input type="checkbox"/> geschlossen/closed		
* Marken- oder Handelsnamen allein sind nicht ausreichend, Falls zutreffend: (1) das Wort „ABFALL“ vor den Namen setzen; (2) „LEER UNGEREINIGT“ oder „RÜCKSTÄNDE - ZULETZT ENTHALTEN“ hinzufügen; (3) „BEGRENZTE MENGE“ hinzufügen. ** Falls nach Kapitel 5.4 IMDG-Code erforderlich: * Properity/trade names alone are not sufficient. If applicable: (1) the word "WASTE" should precede the name; (2) "EMPTY UNCLEANED" or "RESIDUE - LAST CONTAINED" should be added; (3) "LIMITED QUANTITY" should be added. ** When required in chapter 5.4 of the IMDG-Code;								
ZUSÄTZLICHE ANGABEN Unter bestimmten Bedingungen sind besondere Angaben/Bescheinigungen erforderlich; siehe IMDG-Code, Kapitel 5.4 (siehe Rückseite). ADDITIONAL INFORMATION In certain circumstances special information/certificates are required, see IMDG-Code, chapter 5.4 (see backside).								
ERKLÄRUNG Hiermit erkläre ich, dass der Inhalt dieser Sendung mit dem (den) richtigen technischen Namen vollständig und genau bezeichnet ist. Die Güter sind nach den geltenden internationalen und nationalen Vorschriften klassifiziert, gepackt, beschriftet und gekennzeichnet/etikettiert und befinden sich in jeder Hinsicht in einem für die Beförderung geeigneten Zustand. DECLARATION I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described by the Proper Shipping Name, and are classified, packaged, marked and labelled/labelled, and are in all respects in proper condition for transport according to the applicable international and national governmental regulations.						Name/Funktion, Unternehmen/Organisation des Unterzeichners Name/status, company/organization of signatory Ort und Datum Place and date Dresden d. 01.04.03 Unterschrift für den Versender Signature on behalf of shipper T. Winter		

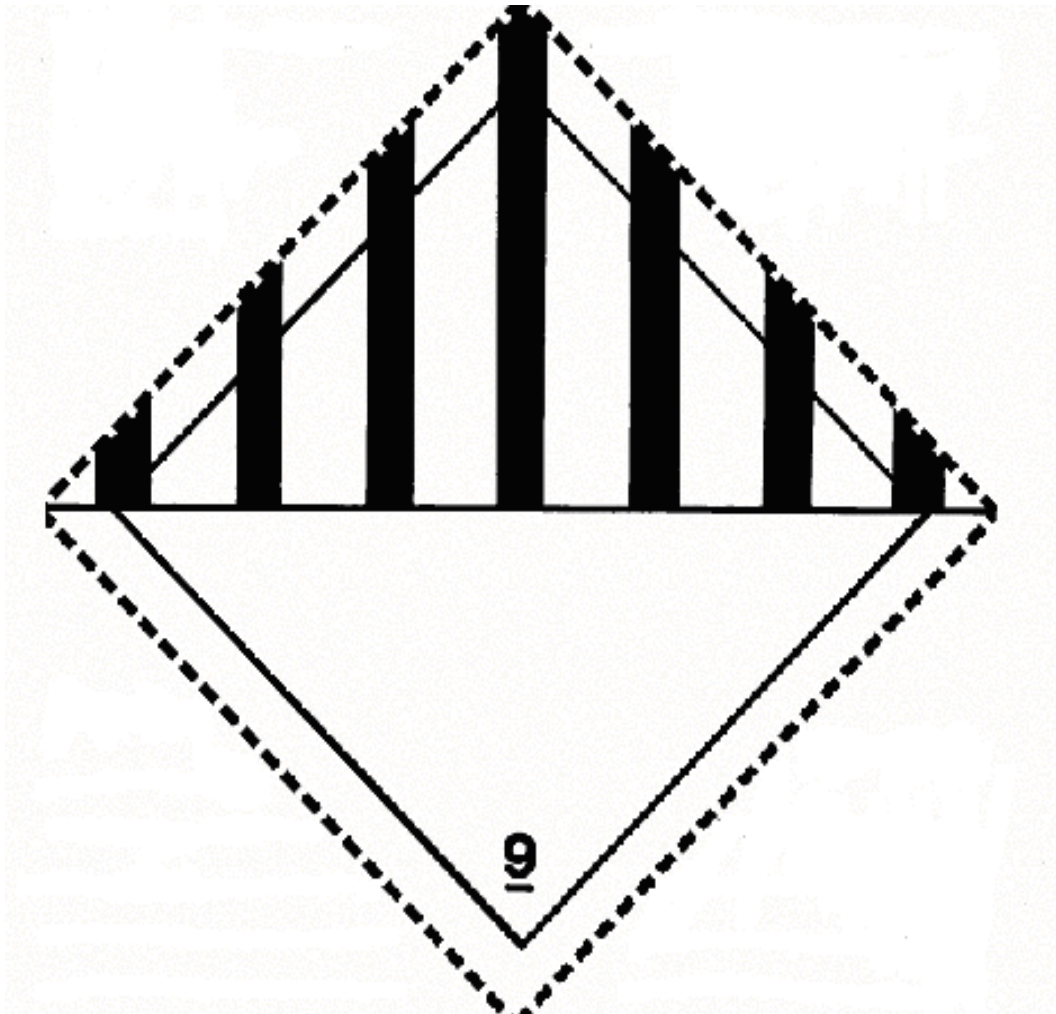
Druck und Vertrieb:

Dössel & Rademacher, Formularverlag, Brandstwieler 42, 20457 Hamburg, Telefon 32 32 50-0, Telefax 32 32 30-30

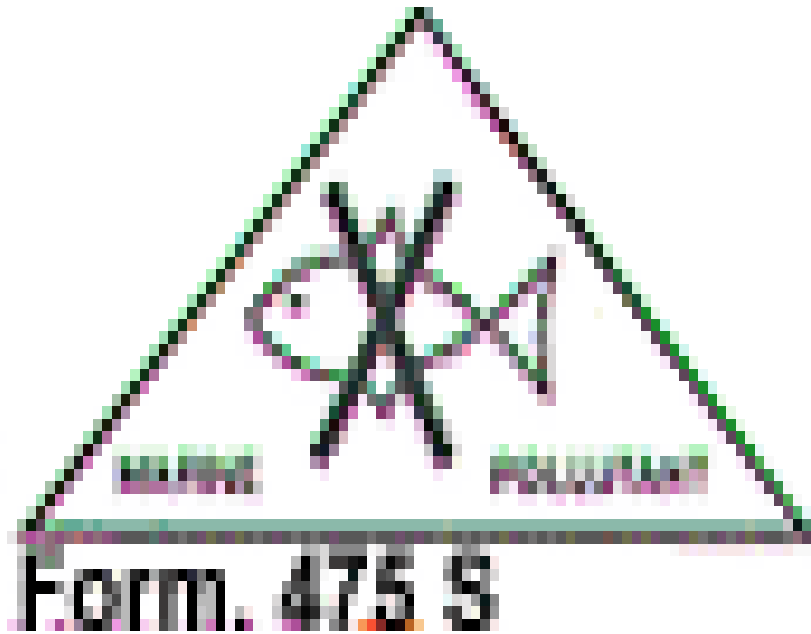
Bestell-Nr. 299

01.01

Eigener Entwurf,
Nachdruck verboten



ANLAGE 14



5.3.2.1 Angabe von UN-Nummern

5.3.2.1.1 Außer bei Gütern der Klasse 1 muss die UN-Nummer, wie in diesem Kapitel vorgeschrieben, auf folgenden Sendungen angegeben werden:

1. feste und flüssige Stoffe sowie Gase, die in Tankbeförderungseinheiten befördert werden,
2. verpackte gefährliche Güter von mehr als 4000 kg Bruttomasse, denen nur eine UN-Nummer zugeordnet wurde,
3. unverpackte LSA-1-Stoffe oder SCO-1-Gegenstände der Klasse 7 in oder auf einem Fahrzeug oder in einen Frachtcontainer oder Tank,
4. verpackte radioaktive Stoffe mit einer einzigen UN-Nummer unter ausschließlicher Verwendung in oder auf einem Fahrzeug oder in einem Frachtcontainer,
5. Bulkverpackungen mit gefährlichen Gütern,
6. Jede Seite eines Mehrkammertanks, der mehr als einen gefährlichen Stoff oder dessen Rückstände enthält, in der Höhe der betreffenden Kammern, in denen sich die gefährlichen Güter oder deren Rückstände befinden

5.3.2.1.2 Die UN-Nummer der Güter muss in schwarzen Zeichen von mindestens 65mm Höhe wie folgt angegeben sein, entweder

- 1 auf weißem Grund in der unteren Hälfte des Placards oder
- 2 auf einer orangefarbenen rechteckigen Tafel mit Mindestabmessungen von 120 mm Höhe x 300 mm Breite und einem 10 mm breiten schwarzen Rand, die direkt neben dem Placard oder der Markierung für Meeresschadstoffe angebracht wird. Ist kein Placard oder keine Markierung für Meeresschadstoffe erforderlich, muss die UN-Nummer direkt neben dem richtigen technischen Namen angegeben werden.



30/04/2003

19:01

RHENUS KLEYLING → 99511

NUM121

001

<p>1 Name und Adresse des Absenders</p>	<p>PFLANZENGESUNDHEITSCHEIN Nr. EWG/D/ SN / 202/2003</p>	
<p>2 Name und Adresse des vorgerichteten Empfänger</p>	<p>4 Pflanzenschutzdienst von – Bundesrepublik Deutschland – - Federal Republic of Germany - an Pflanzenschutzdienst(e) von – People's Republic of China -</p>	
<p>3 Angegebene Transitadresse</p>	<p>5 Ursprungsland Federal Republic of Germany</p>	
<p>7 Abgehende Grenzkontrollort Seaport: from Hamburg to Chengou, Sichuan, Shanghai</p>	<p>6 Angegebene Transitadresse</p> 	
<p>8 Unterscheidungsmerkmale; Zahl und Art der Packstücke; Name des Erzeugnisses; botanischer Name der Pflanzen</p> <p>Coniferae: 5 wooden packages Glatt fluid-bed granulation line</p> <p>Shipping marks: 44D82</p> <p>SHANGHAI, CHINA</p> <p>L/C No. LC95NA0401/2 through Bank of China, Nanjing 210005/Jiangsu</p>	<p>9 Abgegebene Menge</p> <p>Grossweight: 7420 kgs</p> <p>Netweight: 5335 kgs</p>	
<p>10 Hiermit wird bescheinigt, daß die oben beschriebenen Pflanzen oder Pflanzenerzeugnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> - nach geeigneten Verfahren untersucht worden sind und - frei von tierischen Schadorganismen und praktisch frei von anderen gefährlichen Schadorganismen befunden wurden; und daß sie - als der bestehenden Pflanzenschutzvorschriften des Bestimmungslandes entsprechend angesehen werden. 		
<p>11 Zusätzliche Erklärung</p>		
<p>12 Behandlung HEAT TREATMENT (debarked wood)</p> <p>13 Chemikalie (Wirkstoff) /</p> <p>14 Dauer und Temperatur minimum 30 min, 56°C</p> <p>15 Kennzeichnung / minimum wood core temperature</p> <p>16 Datum /</p> <p>17 Sonstige Angaben /</p>	<p>Ort der Ausstellung: Dresden</p> <p>Datum: 20. February 2003</p> <p><i>Karsch</i> Karsch</p> <p>Name und Unterschrift des amtlichen Beauftragten</p> 	



„Non Wood Packing Declaration“

To the attention of the Chinese Inspection and Quarantine Authorities for Import and Export:

It is declared, that this shipment/Commodity does not contain wood material in the meaning of the announcement 2002/58

Customer: Mingh Tec Chemicals Ltd., Shanghai

Packing: 1 fibreboard-box GR. 25 kg NE. 16 kg Dim.: 60 x 40 x 60 cm

Date:
01.04.2003

Signature / Stamp

020 | HAM | 8945 3895

020-8945 3895

Shipper's Name and Address 2100 Glatt Systemtechnik GmbH Grunaer Weg 26 D-01277 Dresden		Shipper's account Number 0		Not negotiable L U F T H A N S A C A R G O A G Air Waybill Issued by LANGER KORNWEG 34I D-65451 KELSTERBACH				Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity				
Consignee's Name and Address 2100 Flamengo Do Brasil Rua Apostel 5 BR-Rio de Janeiro		Consignee's account Number 0		It is agreed that the goods...								
Issuing Carrier's Agent Name and City RHENUS-KLEYLING SPEDITIONS D-79576 WEIL AM RHEIN				Accounting Information FREIGHT PREPAID Licença de Importação No. 153/524								
Agent's IATA Code 23-4 7242 7915		Account No. LH4904FRA		Reference: ADDRESS								
Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing HAM HAMBURG				Reference Number 602-03-04-289		Optional Shipping Inform.						
to	By first Carrier	to	by	to	by	Currency	CHG Code	WT/VAL PP CC	Other PP CC	Decl.Val.ofCarr.	Decl. Val. of Cust.	
RIO	LH					EUR	P	P X		NVD	NCV	
Airport of Destination RIO RIO DE JANEIRO		Requested Flight / Date LH 8150/29		Amount of Insurance NIL		INSURANCE - If Carrier...						
ENCLOSED: COMMERCIAL INVOICE / DEL.-NOTE / ECDS: ART.226 ZK DVO MARKED: FLAMENGO DO BRASIL, BR-RIO DE JANEIRO 1 CASE WITH 21,9 KOS EC-STATUS: X												
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods					
1	21,9	K N		24,0	14,77	354,48	SPARE PARTS 1 X 60 X 40 X 60					
TOP URGENT / SHIPMENT MUST GO AS BOOKED AND CONFIRMED !!!!												
1	21,9					354,48	TOTAL CBM: 0,144					
Prepaid				Collect				FOA-Charges				
354,48								MOC 3,30 MYC 3,30				
<u>Valuation Charge</u>												
<u>Total other Charges Due Agent</u>								RHENUS-KLEYLING SPEDITIONS , Yvonne Philipp Signature of Shipper or his Agent				
<u>Total other Charges Due Carrier</u>				6,60				FOR ABOVE NAMED CARRIER: LUFTHANSA CARGO AG RHENUS-KLEYLING SPEDITIONS , AS AGENT				
Total prepaid				Total collect				29.04.03 D-79576 WEIL AM RHEIN Executed on (Date) at (Place)				
361,08												