



# Wichtige Dokumente im Außenhandel aus Bankensicht

## Die Bedeutung für den dokumentären Zahlungsverkehr

Ist in der Zahlungsabwicklung im Außenhandel von Dokumenten die Rede, werden häufig Papiere benannt, die für die Abwicklung des Zahlungs- und/oder Absicherungsgeschäfts der Banken notwendig sind. Die Basis für die geforderten Dokumente ist der Kaufvertrag zwischen Exporteur und Importeur. Hier werden die vereinbarten Dokumente, die bei Bezahlung und Übergabe durch die beteiligten Banken verwendet werden, aufgelistet.

Eine genaue Regelung dazu, welche Dokumente relevant sind, ist von großer Wichtigkeit, da insbesondere bei Zahlungsgeschäften (Inkasso/Akkreditiv) die Dokumente darüber entscheiden, ob gezahlt wird oder nicht. Durch eine geschickte Wahl der Dokumente lassen sich zudem zusätzlicher Aufwand und/oder Zeitverzögerungen vermeiden. Gleichzeitig ist zu erwähnen, dass Banken keine bestimmten Dokumente fordern, sondern ihre Kunden immer darauf hinweisen, übliche Dokumente zu benutzen. Die wichtigsten Unterlagen wären dabei die folgenden:

### Die Handelsrechnung

Die Handelsrechnung (commercial invoice) ist die Beweisurkunde über die ordnungsgemäße Erfüllung des Vertrags. Die

Handelsrechnung ist nicht nur die Grundlage für die Prüfung der Ware durch den Importeur, sondern häufig auch die Basis für die Zollabfertigung. Generelle internationale Vorschriften gibt es für Handelsrechnungen nicht, es gelten jedoch für viele Länder detaillierte Vorgaben, die unbedingt einzuhalten sind. Die Bank wird diese bei Zahlungsgeschäften im Regelfall nicht zwangsläufig prüfen.

In den ERA 600, den Einheitlichen Richtlinien für Akkreditive der Internationalen Handelskammer in Paris, zuletzt revidiert im Jahre 2006, steht nicht, dass die Handelsrechnung unterschrieben sein muss. Sehen die Akkreditiv- oder Inkassobedingungen allerdings vor, dass z. B. „originally signed“ vereinbart ist, muss diese sehr wohl eigenhändig unterschrieben sein.

Eine legalisierte Handelsrechnung ist beispielsweise dann nötig, wenn das Importland eine Devisenbewirtschaftung vornimmt. Dann sollen die IHK oder das Konsulat des Importlands die Angemessenheit des Kaufpreises bestätigen oder beglaubigen.

### Die Pro-forma-Rechnung

Hierbei handelt es sich wie bei einer Handelsrechnung um die Angaben von relevanten Daten rund um die Ware. Die Pro-forma-Rechnung wird teilweise benötigt, um in bestimmten Importländern eine Einfuhrgenehmigung (Importlizenz) zu beantragen oder für die Antragstellung bei der Bank im Rahmen von Akkreditivgeschäften. Im Gegensatz zur Handelsrechnung löst die Übersendung einer Pro-forma-Rechnung jedoch keine Zahlungsverpflichtung beim Käufer aus.

## Die Konsulatsfaktura

Die Konsulatsfaktura (Consular Invoice) wird vom Konsulat des Importlandes ausgestellt bzw. beglaubigt und dient den besonderen Vorschriften des Importlandes. Sie dauert häufig sehr lange und ist mit Kosten verbunden.

## Die Zollfaktura

Die Zollfaktura (Customs Invoice) ist im Gegensatz zur Konsulatsfaktura ohne Legalisierung möglich. Auf Vordrucken des jeweiligen Importlandes, meist unter Hinzuziehung eines zur Zeichnung berechtigten Mitarbeiters, unterschreibt der Exportverantwortliche für die Richtigkeit der Angaben. Die Zollfaktura muss häufig schon vorab im Importland vorliegen – insbesondere müssen Warenwert und Rechnungsbetrag auf der beiliegenden Handelsrechnung übereinstimmen.

## Die Transportdokumente

Zu den Transportdokumenten gehören diejenigen Dokumente, die den Versand der Waren bescheinigen:

- Das **B/L oder Konnossement**, welches bei internationalem See- und Binnenschifftransport verwendet wird. Dieses Dokument ist eine Urkunde, in welcher der Verfrachter dem Ablader den Emp-

## „Die Zollfaktura muss häufig schon vorab im Importland vorliegen.“

fang der Waren oder Güter bestätigt und verspricht, sie bestimmungsgemäß auszuliefern. Ein Konnossement stellt handelsrechtlich ein Warenwertpapier dar, das für die beurkundeten Güter steht.

Es weist üblicherweise einen Empfangsberechtigten als Inhaber aus und beurkundet ein entsprechendes Lieferversprechen des Verfrachters. Dieses wird häufig als „full set of clean on board B/L“ verlangt. Hierbei bedeutet das „full set“, dass das Konnossement als voller Satz, d. h. alle Originale (i. d. R. drei Ausfertigungen), eingereicht werden müssen.

Weiterhin ist der On-board-Vermerk von Bedeutung, welcher bescheinigt, dass die Ware auf das Schiff verladen wurde. Ohne diesen Vermerk handelt es sich lediglich um ein „received-B/L“, welches den Empfang der Waren durch den Reeder bescheinigt, jedoch nicht die Verladung an Bord.

Der Vermerk „clean“ bedeutet in diesem Zusammenhang, dass der Reeder die Ware/den Container in äußerlich gutem Zustand verladen hat.

- Der **Seaway-Bill** (oder auch der **Express Cargo Bill**) sind keine Traditionspapiere, sie sind als Frachtbriefe damit keine Warenwertpapiere und verkörpern rein rechtlich nicht die Ware. Sie werden meist im Containerverkehr ausgestellt, haben aber den Nachteil, dass sie sich oft nicht dafür eignen, die „schwimmende Ware“ bereits vor Schiffsankunft weiter zu verkaufen. Dies ist mit einem Konnossement, welches gebbar und damit handelbar ist, ohne Weiteres möglich.

- Der **CMR-Frachtbrief** wird im internationalen Lkw-Verkehr ausgestellt und besteht aus drei Originalen. Hierbei bescheinigt der Lkw-Spediteur oder Frachtführer die Übernahme der Ware (in äußerlich gutem Zustand, wenn nichts Gegenteiliges dokumentiert wird) und verpflichtet sich zur Ablieferung beim Empfänger.

Ein Original verbleibt i. d. R. beim Absender der Ware, eines erhält der Lkw-Spediteur, der die Ware begleitet, und eines der drei Originale wird (nach Ablieferung der Ware) dem Empfänger ausgehändigt.



Das B/L oder Konnossement findet im internationalen See- und Binnenschifftransport Verwendung.



- Der **Eisenbahnfrachtbrief (CIM-Frachtbrief)** wird in Originalausfertigung ausgestellt, welche die Ware begleitet und dem Empfänger ausgehändigt wird, sowie als Duplikat, welches der Absender erhält. Wegen seiner zwei Originale heißt er auch Duplikatsfrachtbrief oder Frachtbriefdoppel.
- Der **Luftfrachtbrief (AWB = Air Waybill)** ist wie der Lkw-Frachtbrief CMR eine Beweisurkunde für den Abschluss eines Transportvertrags. Er besteht aus drei Originalen, davon jeweils eins für die Fluggesellschaft, den Empfänger und den Absender. Das Absenderoriginal berechtigt jedoch zu Umverfügungen der „fliegenden Ware“, allerdings nur bis die Ware beim Empfänger abgeliefert wurde.
- Die **KEP-Spediteurbescheinigungen** eignen sich ebenfalls als Transportdokumente, sie enthalten neben der Sendungsnummer auch alle relevanten Daten wie Gewicht, Versanddatum u. Ä. und dienen ebenso als Verbringungsnachweis für Umsatzsteuerzwecke. Sie sind somit genauso akkreditiv- oder bankfähig (ERA Art. 29).
- Die **FIATA-Dokumente** werden gelegentlich benutzt, wenn es sich um einen multimodalen Transport, also um eine Beförderung von Gütern mit zwei unterschiedlichen Transportarten handelt. Dabei organisiert ein Transportbetreiber, der MTO (= Multimodal Transport Operator) die gesamte Transportkette und stellt ein einheitliches Transportdokument aus. Im Außenhandel üblich und meist benutzt wird hierbei das FBL, das FIATA Bill of Lading.

Das FBL ist wie das Konnossement ein Dokument mit Wertpapiercharakter. Es kann, sofern an Order ausgestellt, mittels Indossament übertragen werden und verbrieft somit die Ware (Traditionspapier). Das FBL ist uneingeschränkt bankfähig, d. h., es kann bei Inkasso- oder Akkreditivgeschäften als Transportdokument eingesetzt werden.

## „Ursprungszeugnisse spielen im internationalen Warenverkehr eine wichtige Rolle und werden häufig als Nachweis für die Herkunft eines Produkts verlangt.“

- Der **Lagerschein** – hier vorwiegend der Orderlagerschein – wird benutzt, wenn der Lagerhalter sich gegen Ausstellung eines Lagerscheins verpflichtet, die Ware nur gegen Rückgabe desselben herauszugeben. Im Fall eines Orderlagerscheins kann damit der Erwerber mit dem indossierten Dokument die Ware abholen.

Ein regelmäßig benutztes Papier ist hier das FIATA Warehouse Receipt (FWR), welches allerdings kein Orderpapier i. e. S. ist. Es kann jedoch, wenn auf die rechtlichen Belange des Orderpapiers verzichtet werden kann, vielfältig benutzt werden.

### Die Versicherungsdokumente

Die Versicherungsdokumente sind einzuteilen in die Transportversicherungspolice und das Transportversicherungszertifikat. Diese belegen den Abschluss einer Transportversicherung und sind im Schadensfall die Anspruchsgrundlage des Geschädigten. Im Rahmen der Zahlungsabwicklung sind diese Dokumente insbesondere von Bedeutung, wenn die Incoterms® CIF oder CIP benutzt wer-

den, die regelmäßig den Abschluss einer Transportversicherung vorschreiben. Die Transportversicherungspolice als **Einzelpolice** und das **Versicherungszertifikat** sind im Regelfall Urkunden mit Wertpapiercharakter, d. h., als Rekta-, Order- oder Inhaberpapier leistet die Versicherungsgesellschaft an denjenigen, der als Berechtigter angesehen werden kann.

Das Versicherungszertifikat wird hierbei häufig aus einer bestehenden **Generalpolice** heraus erstellt und bestätigt die konkrete Transportabsicherung für die gewünschte Ware, den Zeitraum und die Versicherungssumme einschließlich der genannten Versicherungsbedingungen.

Die Generalpolice als Rahmenvertrag für alle Güter und Transportarten, über z. B. einen Jahreszeitraum, gilt häufig nicht als bankaufnahmefähiges Dokument.

### Das Ursprungszeugnis – „Certificate of Origin“

Das Ursprungszeugnis (englisch: „Certificate of Origin“) bestätigt das Produktionsland oder den Ursprung eines Erzeugnisses und ist vom Exporteur der



Die Versicherungsdokumente belegen den Abschluss einer Transportversicherung und sind im Schadensfall die Anspruchsgrundlage des Geschädigten.

Ware zu erbringen. Ursprungszeugnisse spielen im internationalen Warenverkehr eine wichtige Rolle und werden häufig als Nachweis für die Herkunft eines Produkts verlangt. Für die Exporte aus Deutschland sind die Industrie- und Handelskammern als amtlich berechnigte Stellen anzusehen. In anderen Ländern kümmern sich Organisationen mit vergleichbarer Funktion um diese Aufgabe. Das Ursprungszeugnis ist jedoch kein präferenzielles Papier, es dient nur der Einhaltung nicht-tarifärer Handelsmaßnahmen.

## Ursprungserklärung und Warenverkehrsbescheinigung

Die **Ursprungserklärung** auf der Handelsrechnung wird vorgenommen, wenn keine bestimmten Formvorschriften eingehalten werden müssen. Es gelten jedoch die Ursprungsregeln z. B. der EU für Einfuhren.

Die **Warenverkehrsbescheinigung** erfüllt – anders als das Ursprungszeugnis – eine Präferenzberechnigung, was bedeutet, dass damit eine Zollbegünstigung oder Zollbefreiung verbunden ist. Daher ist die Warenverkehrsbescheinigung (als präferenzielles Papier) i. d. R. auch ein Ursprungszeugnis, weil sich der Warenursprung genauso nachweisen lässt. Im Wesentlichen werden EUR.1-Dokumente, EUR-MED-Papiere und das A.TR unterschieden.

Die Anwendung der einzelnen Dokumente liegt vollständig beim Exporteur bzw. Importeur und wird i. d. R. von der Bank nicht begleitet, d. h., die Beantragung obliegt seiner Verpflichtung. Lediglich die Richtigkeit und Vollständigkeit sind im Rahmen der Zahlungsgeschäfte ein Prüfungsvorgang bei der betreuenden Bank.

## Weitere Dokumente

Die weiteren Papiere sind im Allgemeinen Prüf-, Sicherheits-, Analysen- oder Inspektionszertifikate sowie begleitende Dokumente wie Pack- oder Staulisten, Fotos und dergleichen.

## „Die Zollfaktura muss häufig schon vorab im Importland vorliegen.“

Diese Zertifikate sind im Allgemeinen dazu geeignet, eine bestimmte Qualität (report of quality), ein bestimmtes Gewicht (weight certificate) oder bestimmte Funktionseigenschaften (z. B. TÜV-Zertifikat oder Maschinenprüfzertifikate) zu dokumentieren.

Die beteiligten Banken werden die Ergebnisse dieser Prüfungen, z. B. den Funktionstest einer Drehmaschine, nicht objektiv bewerten, sondern sie prüfen lediglich, ob ein solches Dokument vorhanden ist und ob das Dokument den Bedingungen im Akkreditiv- oder Inkasoauftrag entspricht.

Besonderheiten, die immer wieder für Diskussionen sorgen, sind Abweichungen, z. B. in Gewichts- oder prozentualen Anteilen. Hier müssen unbedingt die Anweisungen in den Aufträgen eingehalten werden, ansonsten werden die Dokumente als unstimmig abgewiesen und die Zahlungsvereinbarung „platzt“.

Grundsätzlich gilt: Die Dokumente, die für ein erfolgreiches Außenhandelsgeschäft benötigt werden, unterscheiden sich stark und hängen zum großen Teil von Geschäftssituationen und ländertypischen Besonderheiten ab. Die Konsulats- und Mustervorschriften (KuM) helfen bei der Bearbeitung, und auch die beteiligten Banken haben i. d. R. Checklisten und Tipps für die Abwicklung von Zahlungsgeschäften.

Vielfach hilft bereits vor Abschluss des Kaufvertrags und der damit einhergehenden Verpflichtung aus diesem Vertrag ein klärendes Gespräch mit den Außenhandlungsexperten der Banken.

Eine weitere große Rolle im dokumentären Auslandsgeschäft spielt der Faktor Zeit. Es ist wichtig, die im Akkreditiv genannten Fristen einzuhalten, damit alles seinen geregelten Lauf nehmen kann. Ein besonderes Augenmerk sollte da-

bei auf das Verladedatum (latest date of shipment) sowie das Ablaufdatum des Akkreditivs (expiry date) gelegt werden. Falls diese Fristen mal nicht eingehalten werden können, ist es auch möglich, diese zu ändern und zu verlängern.

## Über die Autoren



**Sören Widdrus**

unterrichtet an den Kaufmännischen Schulen Marburg. Er ist als Bankkaufmann und Dipl.-Handelslehrer spezialisiert auf Themenbereiche in Außenhandel, Spedition und Logistik.

Kontakt:  
E-Mail: soeren.widdrus@ksm-mr.de



**Marco Pitz**

ist Berater für internationales Firmenkundengeschäft bei der Volksbank Mittelhessen eG in Gießen. Der Bankkaufmann und studierte Betriebswirt begleitet mittelständische Unternehmen bei Auslandsgeschäften mit Zahlungsverkehrs- und Zahlungsabsicherungslösungen sowie Fremdwährungsgeschäften und Exportfinanzierungen.

Kontakt:  
E-Mail: marco.pitz@vb-mittelhessen.de  
Tel.: +49 (0)641 7005 665511  
www.vb-mittelhessen.de/aussenhandel