

Leitfaden zur NVOCC- Registrierung bei der FMC für Spediteure

EIN PRAXISORIENTIERTER LEITFADEN ZU VORAUSSETZUNGEN,
VERFAHREN UND PFLICHTEN FÜR SPEDITEURE IM
US-CONTAINERVERKEHR – VERSION 1.0

Der Leitfaden ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des VHSp unzulässig. Wer gegen dieses Urheberrecht verstößt (z.B. Texte unerlaubt kopiert), macht sich strafbar, kann zudem kostenpflichtig abgemahnt werden und muss Schadensersatz leisten. Den in den Landesverbänden des DSLV organisierten Speditionsbetrieben hat der VHSp eine betriebsinterne Verwertung gestattet.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Einleitung	3
Hintergrund: NVOCC und FMC-Registrierung.....	4
Rolle und Abgrenzung der Ocean Transportation Intermediaries.....	4
Schritt-für-Schritt-Anleitung zur FMC-NVOCC-Registrierung	5
1. Voraussetzungen prüfen und Vorbereitung	5
2. Formular FMC-65 ausfüllen und einreichen	5
3. NVOCC-Bürgschaft (Bond) beschaffen	5
4. Seefracht-Tarif registrieren	6
5. Bestätigung der Registrierung und Betriebsaufnahme.....	6
6. Aufrechterhaltung der Registrierung	6
Anforderungen an das House Bill of Lading.....	7
Kostenrahmen.....	7
Sanktionen und Durchsetzung	7
Verantwortlichkeiten und Compliance-Organisation.....	7
Risiken der „Alter Ego“-Einstufung	8
Dauer und Gebühren	8
Gerichtsbarkeit und Amtshilfe	8
Rolle von FIATA und Avalon Risk Management (NVOCC-Bond)	8
Typische Stolperfallen und wie sie vermieden werden können.....	9
• Fehlender US-Vertreter.....	9
• Unvollständige oder fehlerhafte Anträge	9
• Bürgschaftsanforderungen unterschätzen	9
• Tarifveröffentlichung vergessen	9
• Fristen versäumen (Erneuerung/Updates)	10
• Lizenz vs. Registrierung verwechseln	10
Unterstützung und weiterführende Informationen	10
• FMC und offizielle Stellen	10
• FIATA und DSLV	10
• Spezialisierte Dienstleister	10
• Avalon Risk Management	10
Praxistipps für KMU.....	11
• Planen Sie ausreichend Zeit ein	11

• Kosten kalkulieren.....	11
• Tarif-Management vereinfachen.....	11
• Kontinuität sicherstellen	11
• Know-how aufbauen	11
• Netzwerke nutzen	11
• AHV-Seminar	11
Exkurs: Alternativer Erwerb einer FMC-Lizenz für NVOCCs	12
1. US-Geschäftseinrichtung	12
2. Qualifizierte Person ("Qualifying Individual", QI)	12
3. Finanzsicherheit (Surety Bond)	12
4. Formulare und Antragsdokumente.....	12
5. Bearbeitungsgebühr	13
6. Hintergrundprüfung.....	13
7. Bearbeitungsdauer	13
8. Zuteilung einer Lizenznummer	13
Typische Stolperfallen bei der Lizenzierung	13
• Fehlende oder ungeeignete QI-Person	13
• Unzureichender Bonitätsnachweis	13
• Nicht real existierendes US-Büro	13
• Fehlerhafte Angaben im Antrag.....	13
Fazit.....	13

Rechtlicher Hinweis: Dieser Leitfaden wurde nach bestem Wissen und auf Grundlage des Rechts- und Kenntnisstands vom August 2025 erstellt. Aufgrund sich verändernder gesetzlicher Vorgaben kann keine Haftung für Vollständigkeit und Aktualität übernommen werden. Im konkreten Einzelfall wird dringend empfohlen, eine eigene rechtliche Überprüfung vorzunehmen oder einen spezialisierten Berater hinzuzuziehen.

Einleitung

Immer mehr deutsche Speditionen stoßen im US-Geschäft auf die Frage, ob und wie sie als Non-Vessel-Operating Common Carrier (NVOCC) bei der U.S. Federal Maritime Commission (FMC) registriert sein müssen. Hintergrund sind zahlreiche Anfragen aus der Mitgliedschaft, die sich auf die konkrete Umsetzung, die notwendigen Schritte und die mit einer Registrierung verbundenen Pflichten beziehen. Dieser Leitfaden wurde daher erstellt, um Unternehmen einen strukturierten Überblick über den Registrierungsprozess zu geben und typische Fehlerquellen zu vermeiden.

Der Leitfaden erläutert die wesentlichen Voraussetzungen und Abläufe, zeigt die Unterschiede zwischen Registrierung und Lizenzierung auf, beschreibt die Pflichten rund um Bond, Tarif und House Bill of Lading und zeigt auf, wie die Einhaltung der Anforderungen in der täglichen Praxis gewährleistet werden kann. Ziel ist es, Spediteuren eine praxisgerechte Orientierungshilfe zu bieten, die aktiv im Arbeitsalltag genutzt werden kann – sei es zur Vorbereitung auf die Registrierung, zur Schulung von Mitarbeitern oder als Nachschlagewerk bei konkreten Fragestellungen.

Gleichzeitig muss ausdrücklich betont werden, dass es sich nicht um eine juristische Ausarbeitung oder eine verbindliche Rechtsberatung handelt. Die Ausführungen beruhen auf dem Stand der gesetzlichen und regulatorischen Vorgaben im Frühjahr 2025 und können sich aufgrund von Änderungen der Rechtslage oder neuer Verwaltungspraxis jederzeit verändern. Für die Beurteilung eines konkreten Einzelfalls – insbesondere bei komplexen internationalen Transportkonstellationen – wird dringend empfohlen, rechtlichen Rat bei einer im Transport- und Speditionsrecht spezialisierten Fachanwältin oder einem Fachanwalt einzuholen.

Unser besonderer Dank gilt Frau Silke Fischer, die durch ihre kritische Begleitung und inhaltliche Expertise wesentlich zur Qualität dieses Leitfadens beigetragen hat. Sie wird zugleich als Referent das auf Seite 10 genannte Seminar der Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft (AHV) „Der Weg zum erfolgreichen NVOCC – Prozessaufbau und Implementation“ durchführen und damit die Möglichkeit bieten, die hier dargestellten Inhalte in der Praxis zu vertiefen.

Hamburg, September 2025

Verein Hamburger Spediteure e.V.
Uhlandstraße 68
22087 Hamburg

Hintergrund: NVOCC und FMC-Registrierung

Ein **NVOCC (Non-Vessel-Operating Common Carrier)** ist ein Unternehmen, das Seefrachtbeförderungen anbietet, ohne eigene Schiffe zu betreiben. Er tritt rechtlich wie ein Verfrachter auf, stellt eigene House Bills of Lading aus und haftet gegenüber seinen Kunden für die ordnungsgemäße Durchführung der Transporte.

Deutsche Speditionen, die als NVOCC im US-Handel tätig sein wollen, müssen sich bei der U.S. Federal Maritime Commission (FMC) registrieren lassen. Andernfalls verstößt man gegen US-Vorschriften – ohne gültige FMC-Registrierung und veröffentlichten Seefrachttarif dürfen ausländische NVOCCs keine Dienste im US-Seehandel erbringen¹.

Während die Lizenzierung als „**Licensed NVOCC**“ nur bei eigener US-Präsenz möglich und notwendig ist, genügt für deutsche Speditionen ohne Niederlassung die Registrierung als „**Foreign-based Unlicensed NVOCC**“. Diese Form der Registrierung ist weniger aufwändig, eröffnet aber dennoch die rechtliche Möglichkeit, als NVOCC im US-Geschäft tätig zu werden.

Eine gültige Registrierung oder Lizenz ist zwingende Voraussetzung für das Ausstellen von House Bills of Lading mit Bezug auf Transporte von oder in die USA.

Rolle und Abgrenzung der Ocean Transportation Intermediaries

NVOCCs sind Teil einer größeren Kategorie, die von der FMC unter dem Begriff **Ocean Transportation Intermediaries (OTIs)** reguliert wird. Zu den OTIs gehören sowohl die Non-Vessel-Operating Common Carriers (NVOCC) als auch die Ocean Freight Forwarder (OFF). Beide unterliegen den Bestimmungen des Shipping Act von 1984 und werden von der FMC überwacht.

Ein Ocean Freight Forwarder ist eine in den USA ansässige Person oder Firma, die im Auftrag von Verladern den Transport organisiert, Frachtraum bei Linienreedern bucht, Sammelladungen koordiniert und die Transportdokumentation übernimmt. Vor Aufnahme dieser Tätigkeit muss ein Forwarder eine Lizenz der FMC erwerben² und eine finanzielle Sicherheit in Form einer Bond hinterlegen³.

Der wesentliche Unterschied zum NVOCC liegt darin, dass Forwarder nicht selbst als Beförderer auftreten, sondern als Agenten im Auftrag der Verlager tätig werden. Ein NVOCC hingegen schließt eigene Beförderungsverträge ab, stellt House Bills of Lading aus und übernimmt die Rolle eines Verfrachters, auch wenn er keine eigenen Schiffe betreibt.

Damit tragen NVOCCs eine weitergehende vertragliche Verantwortung, was sich insbesondere in den Anforderungen an Tarifpflicht, Bondhöhe und B/L-Gestaltung niederschlägt.

Die FMC führt in ihrem öffentlichen Register sowohl NVOCCs als auch Freight Forwarder auf. Damit schafft sie Transparenz und ermöglicht es, den Compliance-Status einzelner Unternehmen nachzuvollziehen. Für deutsche Spediteure ist diese Abgrenzung wichtig, um die eigene Rolle im US-Markt korrekt einzuordnen. Während viele klassische

¹ <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=.registration%20and%20an%20effective%20tariff>

² <https://www.ecfr.gov/current/title-46/chapter-IV/subchapter-B/part-515#515.3>

³ <https://www.ecfr.gov/current/title-46/chapter-IV/subchapter-B/part-515#subpart-C>

Speditionen im internationalen Geschäft primär als klassischer Spediteur auftreten, führt das Ausstellen eigener House Bills of Lading für US-Verkehre unmittelbar in den Bereich der NVOCC-Registrierungspflicht. Der Leitfaden konzentriert sich deshalb auf NVOCCs, ordnet diese aber zugleich im weiteren Kontext der OTI-Vorschriften ein.

Im Folgenden wird Schritt für Schritt erläutert, wie kleine und mittlere Speditionen (KMU) die NVOCC-Registrierung durchführen und welche Voraussetzungen gelten.

Schritt-für-Schritt-Anleitung zur FMC-NVOCC-Registrierung

1. **Voraussetzungen prüfen und Vorbereitung** Stellen Sie sicher, dass Ihr Unternehmen tatsächlich als NVOCC auftreten will. Maßgeblich ist, ob eigene Seefracht-Dokumente wie House Bills of Lading ausgestellt werden. Ist dies der Fall, besteht die Pflicht zur Registrierung. Im nächsten Schritt sind alle relevanten Unternehmensdaten zusammenzutragen. Dazu gehören der rechtliche Name der Gesellschaft, die Anschrift, die Kontaktdaten sowie die Benennung eines US-Resident Agent, also einer in den USA ansässigen Person oder Gesellschaft, die als „Legal Agent for Service of Process“ fungiert. Dieser Vertreter (Person oder Firma mit Adresse in den USA) ist zwingend erforderlich, da er als Zustellungsbevollmächtigter für behördliche und gerichtliche Dokumente auftritt. Klären Sie außerdem frühzeitig die Finanzierung der notwendigen Bürgschaft (siehe Schritt 3).
2. **Formular FMC-65 ausfüllen und einreichen** Das Formular FMC-65 (Foreign-based Unlicensed NVOCC Registration) ist der eigentliche Registrierungsantrag für ausländische NVOCCs⁴. Füllen Sie dieses Formular vollständig aus (inkl. Angaben zum US-Vertreter) und senden Sie es per E-Mail an die FMC (otibonds@fmc.gov)⁵. Achten Sie auf Vollständigkeit – unvollständige Anträge werden regelmäßig von der FMC zurückgewiesen, was zu erheblichen Verzögerungen führen kann⁶. Es empfiehlt sich daher, den Antrag sorgfältig gegenzulesen und gegebenenfalls durch einen spezialisierten Dienstleister überprüfen zu lassen. Nach Eingang des Antrags veröffentlicht die FMC einen Hinweis über die beantragte Registrierung auf ihrer Website.
3. **NVOCC-Bürgschaft (Bond) beschaffen** Parallel zum Antrag müssen Sie der FMC eine finanzielle Sicherheit nachweisen. Für *nicht in den USA ansässige* NVOCCs schreibt die FMC eine Bürgschaft in Höhe von 150.000 USD vor⁷. Diese Sicherheit wird meist in Form eines sog. „Surety Bond“ (Kautionsversicherung) durch eine in den USA zugelassene Kautionsversicherungsgesellschaft gestellt. Wenden Sie sich an einen Bond-Provider (viele Speditionen nutzen hier spezialisierte Anbieter) und beantragen Sie eine NVOCC-Bürgschaft. Ihre Bürgschafts-/Versicherungsgesellschaft muss anschließend das Formular FMC-48 (OTI Bond Form) ausfüllen und an die FMC übermitteln⁸. Die jährlichen Kosten für eine solche Bürgschaft bewegen sich, abhängig von der Bonität des Unternehmens und den Konditionen des

⁴ <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=foreign%20trade%20without%20a>

⁵ <https://www.fmc.gov/licensing-and-certification/apply-for-a-license-or-request-a-foreign-registration/#:~:text=1.%20Sub-mit%20Form%C2%A0FMC,on%20Proof%20of%20Financial%20responsibility>

⁶ <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=new%20registration%20at%20any%20time>

⁷ [https://www.avalonrisk.com/specialty-bond-programs#:~:text=The%20Federal%20Maritime%20Commis-sion%20,in%20the%20amount%20of%20%24150%2C000](https://www.avalonrisk.com/specialty-bond-programs#:~:text=The%20Federal%20Maritime%20Commission%20,in%20the%20amount%20of%20%24150%2C000)

⁸ <https://www.fmc.gov/licensing-and-certification/apply-for-a-license-or-request-a-foreign-registration/#:~:text=submis-sion%20of%20Form%20FMC,on%20Proof%20of%20Financial%20responsibility>

Anbieters, zwischen 1.500 und 4.500 US-Dollar. **Tipp:** Der Weltspeditionsverband FIATA bietet in Zusammenarbeit mit Avalon Risk Management eine Gruppenbürgschaftslösung an, die den FMC-Anforderungen entspricht⁹. Über diese FIATA-Group Bond können qualifizierte FIATA-Mitglieder zu günstigen Konditionen die vorgeschriebene NVOCC-Bond erhalten – oft ohne die sonst übliche Hinterlegung von Sicherheiten¹⁰.

4. **Seefracht-Tarif registrieren** Neben Antrag und Bond ist die Registrierung eines gültigen Seefracht-Tarifs erforderlich. Hierfür ist das Formular FMC-1 (Carrier Tariff Registration) bei der FMC einzureichen¹¹. Der Tarif muss öffentlich zugänglich sein und bestimmte Mindestinhalte aufweisen. Hierzu gehören die Basisraten für die angebotenen Transporte, Zuschläge wie Bunker- oder Sicherheitszuschläge, Währungs- und Bunker-Anpassungsklauseln, Regelungen zu Freizeiten, Demurrage- und Detention-Bedingungen sowie die allgemeinen Geschäftsbedingungen des NVOCC. Jede Änderung am Tarif muss mit einer Vorlaufzeit von 30 Tagen veröffentlicht werden, bevor sie wirksam werden darf. Zudem besteht die Pflicht zur fortlaufenden Aktualisierung, auch bei Änderungen von Adressen oder anderen operativen Parametern. Viele NVOCCs beauftragen hierfür spezialisierte Tarif-Publisher, die sowohl die Ersteinrichtung als auch die Aktualisierung übernehmen. Die Kosten hierfür belaufen sich jährlich auf etwa 500 bis 1.500 US-Dollar. Die FMC kann auf Anfrage eine Liste solcher Tarifiersteller bereitstellen. Wichtig: Ohne hinterlegten Tarif und gültige Bond darf der Geschäftsbetrieb als NVOCC nicht aufgenommen werden¹².
5. **Bestätigung der Registrierung und Betriebsaufnahme** Sobald alle Unterlagen vollständig vorliegen – das ausgefüllte FMC-65, der Nachweis der 150.000 USD-Bürgschaft (FMC-48) und die Tarifiermeldung (FMC-1) – gilt Ihre Registrierung als komplett¹³. Die FMC erteilt keine gesonderte Lizenznummer für registrierte (unlicensed) foreign NVOCCs, sie werden jedoch im öffentlichen Register der FMC geführt und sind berechtigt, als NVOCC zu agieren. Vergewissern Sie sich, dass Ihr House-B/L den FMC-Vorgaben entspricht (viele Tarif-Publisher bieten Musterbedingungen an) und beginnen Sie erst dann mit dem operativen NVOCC-Geschäft.
6. **Aufrechterhaltung der Registrierung** Die Registrierung ist für drei Jahre gültig und muss danach erneuert werden¹⁴. Notieren Sie sich rechtzeitig das Verlängerungsdatum und reichen Sie zur Verlängerung ein aktualisiertes FMC-65-Formular ein. Halten Sie zudem Ihre Daten aktuell: Änderungen von Anschrift, Kontaktperson, US-Agenten etc. müssen der FMC innerhalb von 30 Tagen schriftlich mitgeteilt werden¹⁵. Auch die NVOCC-Bürgschaft muss durchgehend aufrechterhalten werden – ein Erlöschen der Bond (z.B. durch Kündigung der Versicherung) führt

⁹ <https://www.avalonrisk.com/specialty-bond-programs#:~:text=The%20Federal%20Maritime%20Commis-sion%20,in%20the%20amount%20of%20%24150%2C000>

¹⁰ <https://www.avalonrisk.com/specialty-bond-programs#:~:text=Bondholders%20benefit%20from%20a%20quick%2C.You%20also%20receive>

¹¹ <https://www.fmc.gov/licensing-and-certification/apply-for-a-license-or-request-a-foreign-registration/#:~:text=1.%20Submit%20Form%C2%A0FMC,1%20please%20email%C2%A0Form1%40FMC.gov>

¹² <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=,1%20has%20been%20submitted>

¹³ <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=,1%20pursuant%20to%20%2057>

¹⁴ <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=,of%20an%20updated%20registration%20form>

¹⁵ <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=,including%20subpoenas>

automatisch zum Erlöschen Ihrer Registrierung¹⁶. Ebenso müssen Tariffinformationen aktuell bleiben; bei Verstößen (z.B. abgelaufene Registrierung, kein aktiver Bond oder fehlender/ungenützter Tarif) droht der Entzug der NVOCC-Berechtigung und Sanktionen¹⁷.

Anforderungen an das House Bill of Lading

Ein besonderes Augenmerk ist auf das House Bill of Lading zu legen. Dieses Dokument muss den FMC-Vorgaben entsprechen. So ist es zwingend erforderlich, dass die FMC-Registrierungsnummer des Unternehmens auf dem B/L angegeben wird. Außerdem dürfen unzulässige Haftungsausschlüsse nicht verwendet werden. Stattdessen ist die Einbindung des US-amerikanischen Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) üblich, um die Haftung wirksam, aber im Rahmen des gesetzlich Zulässigen zu begrenzen.

Darüber hinaus wird erwartet, dass jedes B/L einen sogenannten Standard Carrier Alpha Code (SCAC) enthält. Dieser vierstellige Code wird von der National Motor Freight Traffic Association (NMFTA) in Virginia vergeben und ist über das Formular „SCAC Application“¹⁸ zu beantragen. Ohne gültigen SCAC können House B/L in den USA nicht im Zollsystem verarbeitet werden, was den operativen Ablauf erheblich beeinträchtigen würde.

Kostenrahmen

Die Registrierung als NVOCC bringt verschiedene laufende Kosten mit sich. Neben den Bond-Prämien, die sich in einer Spanne zwischen 1.500 und 4.500 US-Dollar pro Jahr bewegen, fallen weitere Gebühren an. Für die Beauftragung eines Tarif-Publishers müssen zwischen 500 und 1.500 US-Dollar pro Jahr kalkuliert werden, während die Kosten für einen Resident Agent im Bereich von 300 bis 600 US-Dollar liegen. Hinzu kommen interne Personalkosten für die Administration, die stark von den individuellen Strukturen abhängen. Insgesamt bewegen sich die jährlichen Kosten für die Aufrechterhaltung einer FMC-Registrierung in einer Größenordnung von etwa 2.500 bis 6.000 US-Dollar.

Sanktionen und Durchsetzung

Die Einhaltung der FMC-Vorgaben wird streng überwacht. Verstöße können empfindliche Bußgelder nach sich ziehen. Dabei unterscheidet die FMC zwischen vorsätzlichen und fahrlässigen Verstößen. Vorsätzliche Verstöße können mit bis zu 73.045 US-Dollar pro Fall geahndet werden, fahrlässige Verstöße mit bis zu 14.608 US-Dollar. Besonders kritisch ist, dass jeder Tag eines andauernden Verstoßes als eigener Verstoß gewertet wird, sodass sich Strafen schnell auf erhebliche Summen summieren können¹⁹.

Verantwortlichkeiten und Compliance-Organisation

Die Bestellung eines Resident Agent in den USA ist gesetzlich zwingend vorgeschrieben und sollte schriftlich dokumentiert werden. Innerhalb des Unternehmens empfiehlt es sich, eine geeignete Person zu benennen, die als Verantwortlicher im Sinne der FMC-Definition die laufende Überwachung sicherstellt. Dazu gehört die Kontrolle der Bond-Gültigkeit, die Aktualisierung des Tarifs, die Meldung von Änderungen an die FMC und die rechtzeitige Verlängerung der Registrierung.

¹⁶ <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=,any%20of%20the%20following%20reasons>

¹⁷ <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=,obligations%20to%20the%20Commission>

¹⁸ <https://nmfta.org/scac/>

¹⁹ <https://www.federalregister.gov/documents/2024/01/10/2024-00354/inflation-adjustment-of-civil-monetary-penalties>

Praktisch bewährt hat sich die Führung eines Compliance-Kalenders, in dem alle relevanten Fristen vermerkt sind. Ergänzend ist es ratsam, das Team regelmäßig zu schulen, um die Besonderheiten des US-Seefrachtrechts, die Vorgaben für House B/L sowie die Anforderungen an die Tarifführung zu vermitteln. Unternehmen, die nur ein geringes Volumen im US-Geschäft haben, sollten zudem prüfen, ob es wirtschaftlich sinnvoller sein kann, zunächst mit einem bereits registrierten NVOCC zu kooperieren, anstatt selbst eine Registrierung vorzunehmen.

Risiken der „Alter Ego“-Einstufung

Ein besonderes Risiko stellt die Möglichkeit dar, dass US-Behörden oder Gerichte ein NVOCC als „Alter Ego“ seiner Muttergesellschaft einstufen und dadurch eine Durchgriffshaftung („piercing the corporate veil“) annehmen. Dies kann dann der Fall sein, wenn das Unternehmen keine ausreichende operative Eigenständigkeit aufweist, wenn die Kapitalausstattung unzureichend ist oder wenn Vermögenswerte und Finanzen nicht klar getrennt geführt werden. Auch fehlende Compliance- und Governance-Strukturen können als Indiz gewertet werden. Um dieses Risiko zu vermeiden, sollten klare organisatorische und finanzielle Trennungen geschaffen, die Prozesse transparent dokumentiert und die Compliance-Strukturen regelmäßig überprüft werden.

Dauer und Gebühren

Die Bearbeitung einer vollständigen Registrierung nimmt üblicherweise zwischen 30 und 60 Tagen in Anspruch. Die Registrierung selbst ist gebührenfrei. Kosten entstehen jedoch für die Bürgschaft, die Tarifpublikation und den Resident Agent.

Gerichtsbarkeit und Amtshilfe

Die FMC hat im Streitfall die Möglichkeit, deutsche Unternehmen über den bestellten Resident Agent rechtlich zu belangen. Dieser fungiert als offizielle Zustelladresse für behördliche und gerichtliche Dokumente. Damit ist sichergestellt, dass die FMC ihre Entscheidungen auch gegenüber ausländischen NVOCCs durchsetzen kann.

Rolle von FIATA und Avalon Risk Management (NVOCC-Bond)

Die **FIATA** (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés) ist der Weltverband der Speditions- und Logistikverbände. Die FIATA engagiert sich, seinen Mitgliedern die Einhaltung internationaler Vorschriften zu erleichtern. Speziell für die FMC-NVOCC-Registrierung hat FIATA gemeinsam mit **Avalon Risk Management** ein **Gruppen-Bürgschaftsprogramm** aufgelegt²⁰. **Avalon Risk Management** ist ein auf die Logistikbranche spezialisierter US-Versicherungsmakler, der seit 2005 in Kooperation mit FIATA Sammel-Bonds für NVOCCs anbietet²¹.

Die **FIATA Group Bond** deckt die geforderten 150.000 USD Finanzhaftung vollständig ab und wird von der FMC als gleichwertige Sicherstellung anerkannt²². **Vorteil:** Anstatt individuell eine hohe Sicherheit zu hinterlegen, profitieren Teilnehmer des FIATA-Bonds von erleichterter Bonitätsprüfung, Gruppen-Konditionen und meist Verzicht auf

²⁰ <https://www.avalonrisk.com/specialty-bond-programs#:~:text=Since%202005%2C%20Avalon%20and%20the,responsibility%20requirement%20of%20all%20NVOCCs>

²¹ <https://www.avalonrisk.com/specialty-bond-programs#:~:text=Since%202005%2C%20Avalon%20and%20the,responsibility%20requirement%20of%20all%20NVOCCs>

²² <https://www.avalonrisk.com/specialty-bond-programs#:~:text=The%20Federal%20Maritime%20Commission%20,in%20the%20amount%20of%20%24150%2C000>

Kautionshinterlegung²³. Das Programm wird vom Versicherer *Southwest Marine and General Insurance* getragen und von Avalon administriert. Um die FIATA-Gruppenbürgschaft zu nutzen, muss das Unternehmen in einem nationalen FIATA-Mitgliedsverband (wie z.B. dem DSLV in Deutschland) Mitglied sein und die entsprechenden Antragsformalitäten durchlaufen²⁴. Für viele kleine/mittlere Expeditionen ist dies eine praktikable Lösung, um kostengünstig und schnell die FMC-Bondauflage zu erfüllen. Avalon Risk Management unterstützt die Teilnehmer zudem mit **Regulierungs-Know-how** und Beratung zur FMC-Compliance²⁵.

Typische Stolperfallen und wie sie vermieden werden können

Die Praxis zeigt, dass viele Registrierungen an vermeidbaren Fehlern scheitern.

- **Fehlender US-Vertreter** Versäumen Sie nicht, einen Resident Agent in den USA zu benennen und der FMC zu melden. Ohne US-Ansprechpartner kann Ihre Registrierung nicht abschließend bearbeitet werden. Stellen Sie auch sicher, dass bei einem Wechsel des Agents umgehend eine Aktualisierung bei der FMC erfolgt²⁶.
- **Unvollständige oder fehlerhafte Anträge** Alle Formulare (FMC-65, FMC-1) sollten sorgfältig und vollständig ausgefüllt werden. Häufige Fehler sind z.B. falsche Schreibweisen des Firmennamens (muss genau wie im Handelsregister lauten) oder fehlende Unterschriften. Die FMC lehnt unvollständige Anträge ab, was zu Verzögerungen führt²⁷. Lassen Sie im Zweifel einen Kollegen gegenlesen oder ziehen Sie einen spezialisierten Dienstleister hinzu.
- **Bürgschaftsanforderungen unterschätzen** Einige Unternehmen verwechseln die Bond-Höhe oder versuchen zunächst ohne Bond zu operieren. Beachten Sie, dass für ausländische NVOCCs 150.000 USD Finanzsicherheit Pflicht sind²⁸. Ohne gültige Bond wird Ihre Registrierung nicht wirksam. Planen Sie genügend Zeit ein, um die Kautionsversicherung abzuschließen – die Prüfung durch den Versicherer (Bonität, ggf. Sicherheiten) kann dauern.
- **Tarifveröffentlichung vergessen** Ein häufiger Stolperstein ist der Seefracht-Tarif. Stellen Sie sicher, dass Sie spätestens mit der Registrierung auch Ihren Tarif eingerichtet haben. Fehlt der veröffentlichte Tarif oder wird er nicht aktualisiert, verstoßen Sie gegen FMC-Vorschriften²⁹. Insbesondere nach Änderungen (z.B. neue Geschäftsadresse) denken Sie daran, dass auch der Tarif entsprechend aktualisiert werden muss.

²³ <https://www.avalonrisk.com/specialty-bond-programs#:~:text=Bondholders%20benefit%20from%20a%20quick%2C.You%20also%20receive>

²⁴ <https://7191592.fs1.hubspotusercontent-na1.net/hubfs/7191592/pdf/FB100-FIATAGroupBondApplication2022.pdf?hsCtaTracking=da309e0a-d0b5-4560-a3df-84c387719bd8%7C089c6b0a-611b-48e9-a837-001423178378#:~:text=na1,standing%20with%20a%20FIATA>

²⁵ <https://www.avalonrisk.com/specialty-bond-programs#:~:text=Bondholders%20benefit%20from%20a%20quick%2C.You%20also%20receive>

²⁶ <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=,including%20subpoenas>

²⁷ <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=,new%20registration%20at%20any%20time>

²⁸ <https://www.avalonrisk.com/specialty-bond-programs#:~:text=The%20Federal%20Maritime%20Commission%20,in%20the%20amount%20of%20%24150%2C000>

²⁹ <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=,registration%20and%20an%20effective%20tariff>

- **Fristen versäumen (Erneuerung/Updates)** Notieren Sie sich alle relevanten Fristen. Die 3-Jahres-Erneuerung der Registrierung³⁰ ist ebenso wichtig wie die 30-Tage-Frist für Änderungen³¹. Versäumte Verlängerungen oder Meldepflichten können zum *automatischen* Erlöschen Ihrer Registrierung führen³². Die Wiederherstellung ist dann mit erneuter Antragstellung verbunden.
- **Lizenz vs. Registrierung verwechseln** Als ausländische Spedition benötigen Sie *keine* vollwertige FMC-Lizenz, solange Sie keine eigene US-Niederlassung betreiben. Beantragen Sie daher nicht fälschlich Form FMC-18 (Lizenzantrag) – für die meisten deutschen Speditionen genügt die hier beschriebene Registrierung³³. Eine Lizenzoption besteht zwar (inkl. US-Büro und Qualifying Individual), ist aber für KMU meist zu aufwendig. Ein irrtümlicher Lizenzantrag führt zu unnötigem Aufwand und Kosten.

Unterstützung und weiterführende Informationen

KMU-Speditionen müssen den Registrierungsprozess nicht allein bewältigen – es gibt diverse Unterstützungsangebote:

- **FMC und offizielle Stellen** Die FMC selbst stellt auf ihrer Website Leitfäden und alle nötigen Formulare bereit (Form FMC-65, FMC-1, FMC-48 etc.). Offizielle Informationen finden sich etwa in den FMC-Bestimmungen (46 CFR Part 515)³⁴. Bei Fragen kann man sich direkt an das Bureau of Certification and Licensing der FMC wenden (E-Mail: oti@fmc.gov, Tel. +1-202-523-5843)³⁵.
- **FIATA und DSLV** Der DSLV Bundesverband Spedition- und Logistik (Mitglied der FIATA) kann als erster Ansprechpartner dienen. Über die FIATA erhält man Zugang zum Avalon-Gruppenbond-Programm³⁶ und zu Informationen rund um internationale Compliance. Die FIATA veröffentlicht zudem Leitfäden (z.B. zum US Ocean Shipping Reform Act) und warnt vor typischen Fallstricken³⁷.
- **Spezialisierte Dienstleister** Es existieren Beratungsfirmen und Agenturen, die sich auf FMC-Registrierungen spezialisiert haben. Diese bieten Unterstützung bei Antragsstellung, Tarifpublikation und stellen oft auch einen US-Resident Agent zur Verfügung³⁸. Beispiele sind amerikanische Firmen wie DPI (Distribution-Publications, Inc.), die gegen Gebühr den Registrierungsprozess abwickeln und als US-Ansprechpartner fungieren. Solche Services können für KMU sinnvoll sein, die keine eigenen Ressourcen für die aufwendige Formalitäten binden möchten.
- **Avalon Risk Management** Als Anbieter des FIATA-Bonds steht Avalon (mit Büro u.a. in Deutschland/Europa) auch direkt für Auskünfte zur Verfügung. Über Avalon

³⁰ <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=,of%20an%20updated%20registration%20form>

³¹ <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=,including%20subpoenas>

³² <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=,any%20of%20the%20following%20reasons>

³³ <https://www.fmc.gov/licensing-and-certification/apply-for-a-license-or-request-a-foreign-registration/#:~:text=U.S.,or%20license%20from%20the%20FMC>

³⁴ <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/46/515.19#:~:text=,registration%20and%20an%20effective%20tariff>

³⁵ <https://www.fmc.gov/licensing-and-certification/apply-for-a-license-or-request-a-foreign-registration/#:~:text=Licensing%2C%20Registration%20and%20For%20Proof%20of,Financial%20Responsibility>

³⁶ <https://www.avalonrisk.com/specialty-bond-programs>

³⁷ <https://fiata.org/practical-guides/>

³⁸ <https://dpiusa.com/service/fmc-license-and-registration-for-nvoccs/#:~:text=Companies%20outside%20of%20the%20US,of%20process%20in%20the%20US>

kann man die Bond-Beantragung abwickeln und erhält Hilfestellung bei der Kommunikation mit der FMC.

Praxistipps für KMU

Abschließend einige **hands-on Tipps**, speziell für kleine und mittlere Speditionen:

- **Planen Sie ausreichend Zeit ein** Starten Sie den Registrierungsprozess frühzeitig, idealerweise mehrere Monate bevor Sie als NVOCC tätig werden wollen. Die Abstimmung mit Versicherern (Bond) und ggf. Tarif-Publishern braucht Zeit, und Verzögerungen durch Rückfragen der FMC sind möglich.
- **Kosten kalkulieren** Rechnen Sie mit bestimmten Fixkosten für die NVOCC-Compliance. Dazu gehören die Prämie für die 150.000 USD-Bond (jährlich oder hinterlegt über FIATA-Programm), etwaige Mitgliedsbeiträge (FIATA/Verbände), Gebühren für Tarif-Publishing sowie interne Personalkosten für die Administration. Diese Investition lohnt sich nur, wenn Sie regelmäßig US-Seefrachtgeschäft abwickeln – bei sporadischen Sendungen könnten Kooperationen mit bereits registrierten Partner-NVOCCs sinnvoller sein.
- **Tarif-Management vereinfachen** Für KMU ohne eigene Rechtsabteilung ist es ratsam, einen Tarifiedienstleister zu nutzen. Diese Spezialisten kümmern sich um die ordnungsgemäße Veröffentlichung Ihres Seefrachttarifs und halten diesen aktuell. So vermeiden Sie Formfehler und stellen sicher, dass Ihre B/L-Bedingungen FMC-konform sind. Alternativ können Sie auch moderne digitale Tarifsysteme nutzen, sofern diese den FMC-Anforderungen genügen.
- **Kontinuität sicherstellen** Legen Sie intern Verantwortlichkeiten fest – wer überwacht Bond-Erneuerungen, wer pflegt Tarifänderungen ein, wer meldet Änderungen an die FMC? Durch klare Zuteilung und Erinnerungsfristen (z.B. in der Kalender- oder Compliance-Software) verhindern Sie, dass Pflichten übersehen werden.
- **Know-how aufbauen** Machen Sie sich mit den US-Seefrachtvorschriften vertraut. Schulungen oder Webinare helfen Ihrem Team, die „*Do's and Don'ts*“ zu verstehen. So können Sie häufige Fehler vermeiden – etwa unzulässige Klauseln auf dem Konnossement oder die falsche Deklaration von Gebühren, die von der FMC beanstandet werden könnten.
- **Netzwerke nutzen** Tauschen Sie sich mit anderen Speditionen aus, die bereits NVOCC-registriert sind. Oft erhält man wertvolle praktische Ratschläge – beispielsweise welche Versicherer besonders KMU-freundlich sind oder wie man die Kommunikation mit US-Behörden effizient gestaltet. Nutzen Sie Verbandsveranstaltungen oder Online-Communities, um von den Erfahrungen anderer zu profitieren.
- **AHV-Seminar** Die Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft (AHV) bietet am **28. November 2025** erneut ein eintägiges Seminar mit dem Titel „[Der Weg zum](#)

[erfolgreichen NVOCC – Prozessaufbau und Implementation](#)³⁹ an. Das Seminar richtet sich an Spediteure, die einen eigenen NVOCC aufbauen möchten.

Mit diesem Leitfaden und den genannten Ressourcen sind Sie als kleines oder mittleres Speditionsunternehmen gut gerüstet, um die FMC-Registrierung als NVOCC erfolgreich zu durchlaufen. Eine sorgfältige Vorbereitung und die Nutzung von Unterstützungsmöglichkeiten stellen sicher, dass Sie rechtssicher und effizient im US-Seecontainerverkehr agieren können.

Exkurs: Alternativer Erwerb einer FMC-Lizenz für NVOCCs

Eine Lizenzierung als „Licensed NVOCC“ ist nur erforderlich, wenn eine **physische Geschäftseinrichtung** in den USA betrieben wird **oder freiwillig** den Status eines **lizenzierten NVOCC** anstrebt, um die volle rechtliche Anerkennung im US-Markt zu genießen.

Beispiel:

Eine deutsche Spedition, die eine US-Niederlassung in New York eröffnet, um eigene House Bills of Lading auszustellen, benötigt zwingend eine FMC-Lizenz.

In diesem Fall müssen zusätzliche Voraussetzungen erfüllt werden.

1. US-Geschäftseinrichtung

Das Unternehmen muss eine reale Betriebsstätte in den Vereinigten Staaten nachweisen können. Virtuelle Büros (reine Postadressen) sind nicht ausreichend.

2. Qualifizierte Person ("Qualifying Individual", QI)

Der Antragsteller muss eine verantwortliche Person mit folgenden Eigenschaften benennen:

- **US-Wohnsitz** (permanent resident oder US-Bürger),
- mindestens **drei Jahre Erfahrung** im Bereich OTI (Ocean Transportation Intermediary) oder NVOCC-Geschäft,
- **Vollzeitbeschäftigung** beim lizenzierten Unternehmen. Diese Person trägt regulatorisch die Verantwortung gegenüber der FMC.

3. Finanzsicherheit (Surety Bond)

Lizenzierte NVOCCs müssen eine Bürgschaft von mindestens 75.000 USD stellen. Die Bond sichert Ansprüche von Verladern und Reedern bei Pflichtverletzungen des NVOCCs ab. Bei erheblichem Geschäftsvolumen oder Compliance-Verstößen kann die FMC höhere Bonds verlangen.

4. Formulare und Antragsdokumente

- FMC-18: Offizieller Lizenzantrag.
- Nachweise über Firmenstruktur, Eigentümer, Management.
- Angaben zur QI (Berufserfahrung, Wohnsitznachweis).

³⁹ <https://www.ahv.de/seminare/verkehr-logistik/der-weg-zum-erfolgreichen-nvocc/>

- Zahlungsnachweis der Bearbeitungsgebühr.
- 5. **Bearbeitungsgebühr**
Die aktuelle Gebühr beträgt 825 USD pro Antrag. Sie ist bei Antragstellung fällig und nicht erstattungsfähig, auch bei Ablehnung.
- 6. **Hintergrundprüfung**
Die FMC prüft:
 - Bonität des Unternehmens,
 - Hintergrund und Eignung der Eigentümer und des QI,
 - mögliche rechtliche Vorbelastungen (Insolvenzen, Strafverfahren).
- 7. **Bearbeitungsdauer**
 - In der Regel 90 bis 180 Tage nach vollständiger Einreichung aller Unterlagen.
 - Verzögerungen möglich, insbesondere bei Unklarheiten in den Angaben oder wenn zusätzliche Nachweise erforderlich sind.
- 8. **Zuteilung einer Lizenznummer**
Nach erfolgreicher Prüfung erhalten Sie eine FMC-Lizenznummer, unter der Sie offiziell als "Licensed NVOCC" tätig sein dürfen.

Typische Stolperfallen bei der Lizenzierung

Wie bei Registrierungen können auch Lizenzierungen an vermeidbaren Fehlern scheitern.

- **Fehlende oder ungeeignete QI-Person** Viele Antragsteller scheitern daran, einen QI mit ausreichender Erfahrung und US-Wohnsitz zu finden. Die Anforderungen sind strikt und werden genau überprüft.
- **Unzureichender Bonitätsnachweis** Unternehmen müssen solide finanzielle Verhältnisse nachweisen. Schwache Bilanzen oder fehlende Steuerunterlagen führen häufig zu Rückfragen oder Ablehnungen.
- **Nicht real existierendes US-Büro** Die FMC akzeptiert keine bloßen Briefkastenadressen.
- **Fehlerhafte Angaben im Antrag** Unvollständige oder widersprüchliche Informationen verlängern die Bearbeitungszeit erheblich oder führen zur Ablehnung.

Fazit

Die Registrierung als NVOCC bei der FMC ist ein komplexer, aber gut beherrschbarer Prozess. Mit einer sorgfältigen Vorbereitung, einer klaren internen Organisation und dem Rückgriff auf geeignete Unterstützungsangebote lässt sich die Registrierung rechtssicher durchführen. Für deutsche KMU, die im US-Geschäft tätig sein wollen, ist sie die notwendige Voraussetzung, um eigene House Bills of Lading auszustellen und als vollwertiger Vertragspartner im US-Seeverkehr anerkannt zu werden.