



## Newsletter 2/2010

### Aktuelles von der Schutz- und Aktionsgemeinschaft zur Erhöhung der Sicherheit in der Spedition

[www.safe-spediture.de](http://www.safe-spediture.de)

9. April 2010

#### **Neue EU-Regelung zur Luftsicherheit: Handlungsbedarf für Lagerhalter**

#### **Transporteurerklärung ersetzt Ende April UAN-Erklärung**

Zur Klärung der sich aus der aktuellen europäischen Gesetzgebung zur Luftsicherheit ergebenden Fragen zur Unterauftragnehmer (UAN)-Erklärung hat der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) mit dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) weitere Gespräche mit folgenden Ergebnissen geführt.

**UAN-Erklärung bis 28. April 2010 / Transporteurerklärung ab 29. April 2010:** Die bisherige UAN-Erklärung gilt nur noch bis zum 28. April 2010 und wird danach durch die von der EU-DurchführungsVO 185/2010 vorgegebene neue Transporteurerklärung abgelöst. Allerdings gilt diese ab dem 29. April 2010 nur noch für Transportdienstleister, nicht mehr für Lager- und Verpackungsdienstleister. Der DSLVL empfiehlt daher seinen Mitgliedsunternehmen, sämtlichen Transport-Subunternehmern, die neue Transporteurerklärung, die das LBA jetzt auf seiner Homepage zur Verfügung gestellt hat, rechtzeitig zur Unterzeichnung vorzulegen.

**Lager- und Verpackungsdienstleister:** Für die Einbeziehung von Lagerhaltern und Verpackern in die sichere Luftfracht-

Lieferkette bestehen nach Aussagen des LBA folgende Möglichkeiten: Sind Subunternehmer auf dem Betriebsgelände des Luftfrachtspediteurs als Regulierter Beauftragter (RegB) ansässig, können diese in das Luftfrachtsicherheitsprogramm (LFSP) des RegB einbezogen werden. Ansonsten besteht zum einen die Möglichkeit, dass die im Auftrag eines Luftfrachtspediteurs (und RegB) handelnden Lagerhalter / Verpacker den RegB-Status selbst erlangen. In diesem Fall ist den bisherigen UAN zu empfehlen, umgehend einen formlosen Antrag beim LBA zu stellen. Je früher dann die für die RegB-Zulassung notwendigen Anforderungen wie das LFSP etc. vorliegen, desto eher kann – so das LBA – die Vor-Ort-Kontrolle erfolgen. Gegebenenfalls ist es für Lagerhalter und Verpacker auch möglich, sich durch Zeichnung einer „*Sicherheitserklärung des bekannten Versenders*“ (SE des bV) zum bV zu erklären. Ein bV ist nach der Festlegung des LBA derjenige, der Fracht erstmalig in den Luftfracht-Sendungsverlauf gibt. Abgestellt wird dabei auf den Zeitpunkt, zu dem Fracht für den Lufttransport identifizierbar wird. Sofern also beim Lagerhalter und/oder Verpacker (z.B. im Auslieferungslager) die Güter erstmalig zur Luftfracht deklariert und/oder entsprechend (um-) verpackt werden (z.B. nach Kundenabruf), kann die SE des bV genutzt werden. Dies wird insbesondere auf die im Auftrag eines Versenders handelnden Dienstleister zutreffen, so dass die Luftfrachtspediteure

ihre Kunden entsprechend instruieren sollten. Der DSLV empfiehlt deshalb dringend, die Zeichnung der SE des bV bis spätestens zum 28. April 2010 vorzunehmen, um die Übergangsfrist nutzen zu können. Nach diesem Datum ist eine Neuzeichnung einer SE bekanntlich grundsätzlich nicht mehr zulässig. Ausführliche Informationen können den aktuellen LBA-News unter

[http://www.lba.de/cln\\_011/DE/Betrieb/Luftsi cherheit/Reglementierter\\_Beauftragter/News\\_Tabelle.html?nn=23254](http://www.lba.de/cln_011/DE/Betrieb/Luftsi cherheit/Reglementierter_Beauftragter/News_Tabelle.html?nn=23254) entnommen werden. Im DSLV ist Herr Reinhard Lankes (Tel.: 0228 / 9 14 40-26 oder eMail [RLankes@dslv.spediteure.de](mailto:RLankes@dslv.spediteure.de)) der Ansprechpartner. (rl)

### **Unbegrenzte Spediteurhaftung – Kehrtwende in der BGH-Rechtsprechung**

**Erfüllt der Spediteur alle ihn treffenden Obliegenheiten zur Aufklärung, muss der Anspruchssteller den Beweis für ein mögliches Organisationsverschulden des Spediteurs erbringen. Dies hat der Bundesgerichtshof in einem aktuellen Urteil entschieden.**

In der Schadensregulierung werden Spediteure und Frachtführer immer wieder mit dem Vorwurf eines groben Organisationsverschuldens oder sonstigen qualifizierten Verschuldens konfrontiert. Die hierzu ergangene Rechtsprechung baut in den meisten Fällen auf dem Vorwurf auf, dass der Spediteur seine so genannte Einlassungsobliegenheit (Aufklärungsobliegenheit) nicht erfüllt hat. Dabei gehen die Gerichte davon aus, dass die Partei, die Ansprüche gegen den Spediteure erhebt, zwar die Darlegungs- und Beweislast für ein grob fahrlässiges oder leichtfertiges Verschulden des Spediteurs trägt, der Spediteur aber angesichts des unterschiedlichen Informationsstandards der Vertragsparteien, soweit möglich und zumutbar, die näheren Umständen aus seinem Betriebsbereich darlegen muss. Kommt der Spediteur dem nicht nach, wird ein qualifiziertes Verschulden vermutet. Was aber geschieht, wenn der Spediteur oder Frachtführer seiner Aufklärungsobliegenheit vollständig nachkommt und die Informationsdefizite beim Anspruchssteller ausgleicht? Hierzu stellt der BGH in einer aktuellen Entscheidung (Urt. v.

10. Dez. 2009 – I ZR 154/07 unter [www.bundesgerichtshof.de](http://www.bundesgerichtshof.de)) klar, dass entgegen der in der Schadensbearbeitung geübten Praxis der Spediteur dies nicht unter Beweis stellen muss; eine „Beweislastumkehr“ somit nicht stattfindet. Erfüllt der Spediteur also seine Einlassungsobliegenheit, muss der Anspruchssteller den Beweis erbringen, dass der vorgetragene Organisationsablauf den Vorwurf qualifizierten Verschuldens z.B. im Sinne von § 435 HGB, Art. 29 CMR oder Ziffer 27 ADSp rechtfertigt.

In dem entschiedenen Fall hatte ein deutscher Zigarettenhersteller eine Spedition mit der Besorgung eines Transports von Tabakwaren per Lkw nach Spanien beauftragt. Diese ließ den Transport durch einen Frachtführer durchführen. Während des Transports wurden in Frankreich Tabakwaren im Wert von 1.600,- Euro entwendet. Diesen Betrag hat die Spedition ihrem Auftraggeber auch erstattet. Die Anspruchstellerin verlangte aber noch weitergehenden Schadenersatz mit dem Hinweis auf ein qualifiziertes Verschulden des Spediteurs. Sie hat vorgetragen, der beladene Lkw sei an der Autobahn in Südfrankreich auf einem nicht bewachten Parkplatz abgestellt worden. Die Beklagte erwiderte hingegen, ein qualifiziertes Verschulden liege nicht vor, da der Diebstahl sich auf einem bewachten Parkplatz ereignet habe. Beide Vorinstanzen – zuletzt das OLG Schleswig – haben die Klage abgewiesen und eine unbeschränkte Haftung des Spediteurs abgelehnt. Diese Auffassung hat der BGH jetzt bestätigt.

Zwar hat die Anspruchstellerin einen Sachverhalt vorgetragen, der eine gewisse Wahrscheinlichkeit für ein leichtfertiges Verhalten begründe. Der Spediteur war danach verpflichtet, dieses „Informationsdefizit“ der Anspruchstellerin durch einen detaillierten Sachvortrag zu den von ihr ergriffenen Sicherungsmaßnahmen auszugleichen. Dies habe der Spediteur aber in ausreichendem Maße erfüllt, indem er behauptet habe, der Lkw habe am 24. März 2005 in Frankreich auf einem bewachten Parkplatz gestanden. Danach liege – so der BGH – die weitere Beweisführung nach den allgemeinen Grundsätzen wieder bei der Anspruchstellerin. Sie muss also beweisen, dass die Behauptung des Spediteurs unzutreffend ist. Diesen Beweis habe sie nicht geführt. Der BGH sieht also in der Frage, ob das Fahrzeug auf einem bewachten oder unbewachten Parkplatz abgestellt war, die Anspruchstellerin und nicht den Spediteur als beweisbelastet an. Der BGH betont dabei auch, dass er an seiner früheren gegenteiligen Auffassung (Urteil vom 7. November 1996 – I ZR 111/94 – TranspR 1997, 291) nicht festhält, mit der Folge, dass der Sachvertrag der Anspruchstellerin, der Lkw sei auf einen unbewachten Parkplatz abgestellt worden, nicht bewiesen wurde und deshalb die Anspruchstellerin den Prozess verlor.

So sehr diese Entscheidung aus Sicht des Speditions- und Transportgewerbes zu begrüßen ist, ein Wermutstropfen bleibt, kommentiert der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLTV). Denn der BGH betont auch, dass unter Umständen höhere Anforderungen an die Aufklärungsobliegenheiten des Spediteurs oder Frachtführers zu stellen sein können. Während im vorliegen-

den Fall der Anspruchsteller ohne Mühe die Angaben des Spediteurs über den konkret genutzten Parkplatz auf ihre Richtigkeit hätte überprüfen können, deutet der BGH erhöhte Anforderungen an die Aufklärungsobliegenheit des Spediteurs für die Fälle an, in denen der Anspruchsteller nicht in der Lage ist, ein Geschehen im Wahrnehmungsbereich des Spediteurs zu überprüfen.

Fazit: Die besondere Problematik der von der Rechtsprechung definierten Aufklärungsobliegenheiten liegt darin, dass es nicht ausreicht, dass der Spediteur seine Betriebsorganisation im Allgemeinen darstellt, sondern er z. B. konkret vorträgt,

- welche Sorgfaltsvorkehrungen er getroffen hat,
- wie die einzelnen Organisationsabläufe in der Praxis geordnet sind sowie überschaubar und zuverlässig ineinander greifen und
- welche Maßnahmen er getroffen hat, um sicherzustellen, dass die vorgesehenen Abläufe auch praktisch durchgeführt werden.

Wie weit diese Aufklärungsobliegenheiten im konkreten Schadensfall reichen, hängt im Einzelfall davon ab, ob und inwieweit der Anspruchsteller den Sachvertrag des Spediteurs selbst überprüfen kann. Genügt aber der Spediteur seinen Aufklärungsobliegenheiten, muss nicht er den Beweis für die Richtigkeit seiner Ausführungen erbringen. Den Anspruchsteller treffen damit die Nachweisprobleme, die sich z.B. aus dem zeitlichen Verzug zwischen Schadenereignis und Prozess ergeben können (fehlende Erinnerung etc.). (hv)

## **Betrug mit EU-Registrierung**

### **Belgisches Unternehmen erhebt unzulässige „Gebühren“ von Straßentransportunternehmen in Frankreich**

Nach Informationen der International Road Transport Union (IRU), Genf, kontaktiert die Firma „European Transport Registry“ (mit einer in Brüssel, Avenue Louise 500, eingetragenen Adresse) Straßentransportunternehmen und fordert diese auf, sich registrie-

ren zu lassen. Begründet wird dies mit der neuen europäischen Gesetzgebung über den Berufszugang. Als Kosten für die Registrierung werden 800,- Euro erhoben. Auf Nachfrage hat die EU-Kommission der IRU mitgeteilt, dass das Unternehmen „European Transport Registry“ in keiner Verbindung zu EU-Behörden stehe, und dass es vor allem keinen Zusammenhang zwischen der „European Transport Registry“ und den nationalen Registern gibt, die im Rahmen der Road-Package-Gesetzgebung vorgesehen sind. Transportunternehmen in den EU-Mitgliedstaaten sind demnach nicht ver-

pflichtet, sich hier registrieren zu lassen. Offensichtlich handelt es sich hierbei um ein gewerbliches Unternehmen, dass auf die Ahnungslosigkeit von Transportunternehmen setzt. Bislang wurden wohl nur französische Transportunternehmen angesprochen.

Sollte Ihr Unternehmen oder einer von Ihrem Unternehmen befrachtenden Sub-Unternehmer kontaktiert werden, informieren Sie bitte den DSLV unter [HGrosse@dslv.spediteure.de](mailto:HGrosse@dslv.spediteure.de). (hg)

## 100-Prozent-Scanning nicht vor 2014

### US-Regierung prüft Alternativen

Das in den USA gesetzlich verankerte 100-Prozent-Scannen von Seecontainern wird wohl nicht vor 2014 eingeführt. Nach Protesten der Europäischen Union und anderer ausländischer Regierungen regt sich inzwi-

schen auch Widerstand in Teilen der US-Regierung gegen die in den außeramerikanischen Exporthäfen zu installierenden Maßnahmen. Der US-Rechnungshof (Government Accountability Office, GAO), die US-Zollverwaltung sowie die US-Küstenwache suchen nun nach einer Technologie, die als alternativer Standard weltweit angewendet werden kann. (fh)

### s.a.f.e. – die Hotline zum Know-how

Haben Sie ein aktuelles Sicherheitsproblem oder einfach nur Fragen zum Thema Logistiksicherheit? Dann treten Sie mit uns in Kontakt. Auch über Ihre Anregungen freuen wir uns. Hier unsere Hotline zum Know-how:

**SSD SAFE-Services Deutschland GmbH**  
Matthias-Claudius-Straße 17, 41564 Kaarst  
Tel.: ++49 (0) 2131 / 3 68 44 85  
Fax: ++49 (0) 2131 / 3 68 44 86  
eMail: [info@safe-services.de](mailto:info@safe-services.de)  
Homepage: [www.safe-spediteure.de](http://www.safe-spediteure.de)

### Impressum

#### Herausgeber und verantwortlich für den Inhalt:

SAFE – Schutz- und Aktionsgesellschaft für die Entwicklung von Sicherheitskonzepten in der Spedition mbH  
Weberstraße 77, 53113 Bonn  
Tel: ++49 (0) 228 / 9 14 40-41  
Fax: ++49 (0) 228 / 9 14 40-741  
eMail: [FHuster@dslv.spediteure.de](mailto:FHuster@dslv.spediteure.de)

**Redaktion:** Frank Huster  
**Autoren:** Helmut Große (hg)  
Frank Huster (fh)  
Reinhard Lankes (rl)  
Hubert Valder (hv)

s.a.f.e. ist eine Initiative des DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.

