

KURZ NOTIERT

APM Terminals plant Hafen an der Adria

Seehäfen Einen Containerhafen bei Monfalcone an der Adria plant APM Terminals (APMT), das Hafenunternehmen der A.P. Møller-Maersk A/S, zusammen mit der Unicredit-Bankengruppe. Es handele sich um das Pendant zum Containerhafen Vado Ligure, teilt APMT mit. Dieses Terminal westlich von Genua bei Savona soll 2015 eröffnet werden. DVZ 20.1.2011 (wv)

Hapag-Lloyd hebt Raten für den Nordatlantikverkehr an

Seeschifffahrt Hapag-Lloyd erhöht am 1. April die Raten im Nordatlantik-Verkehr. Ein 20-Fuß-Container von den USA und Kanada nach Europa verteuert sich auf 240 USD. Bei 40-Fuß-Boxen sind es 300 USD. Von Mexiko aus betragen die Preise 160 USD beziehungsweise 200 USD, teilte die Reederei ihren Kunden mit. DVZ 20.1.2011 (jpn) www.hapag-lloyd.com

Seefracht
Quick Cargo Service GmbH
QCS Infoline 0800 - 89 89 89 9

Regelmäßige weltweite Verladungen ab Hamburg
Büros in Düsseldorf - Frankfurt - Hamburg - Hannover - Köln - München - Nürnberg - Stuttgart

Bonner Hafenbetreiber ist SPC-Mitglied geworden

Binnenhäfen Die Am Zehnhoff-Söns GmbH ist seit dem 1. Januar neues Mitglied des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC). Der Transport- und Logistikspezialist betreibt den Bonner Hafen und das Container-Terminal. Die Leistungen umfassen intermodale Containerlogistik, Komplettladung, Warehousing und Überseeverkehre. DVZ 20.1.2011 (jpn)

BRUNSBUETTEL PORTS
more than moving
Universalhafen
www.schrammgroup.de

WASSERSTÄNDE

Donau	17.1.2011	18.1.2011
Straubing	649	565
Pfelling	785	696
Deggendorf	682	603
Passau	808	723
Elbe		
Dresden	678	676
Torgau	723	739
Wittenberg	580	590
Rothensee	702	745
Niegripp	787	832
Dömitz	564	576
Hohnstorf	784	808
Main		
Würzburg	642	574
Frankfurt	457	471
Mosel		
Trier	550	503
Neckar		
Plochingen	210	199
Heidelberg	277	258
Rhein		
Basel-Rheinhalle*	619	598
Karlsruhe-Maxau	638	610
Bingen	509	473
Kaub	659	606
Köln	842	787
Duisburg-Ruhrort	982	937
Saale		
Bernburg	578	584

* zurzeit Baumaßnahmen in Rheinfelden
Quelle: Elwis (ohne Gewähr)

Dioxin auch für Logistik ein Gift

Spedition Neun Fragen zu Gefahren bei Standard- und Mehrwertleistungen

Der jüngste Dioxinskandal zeigt, wie schnell Logistiker, Speditionen und Lagerhalter ins Visier von Ermittlern geraten können. Dabei stellt sich die Frage nach den Verantwortlichkeiten und der Haftung. Rechtsanwalt Karl-Heinz Gimmler beantwortet die wichtigsten Fragen, um Licht in dieses komplizierte Rechtsgeflecht zu bringen.

Vorausgesetzt wird, dass der Futtermittelhändler die Ware inklusive Zusatzstoffen kauft und den Logistiker mit der Lagerung, Kommissionierung und der Auslieferung beauftragt. Die Mischung des Futtermittels durch den Logistiker erfolgt nach Rezeptur des Futtermittelhändlers. Der Futtermittelhändler ist Eigentümer der Ware, veranlasst selbst auf eigene Rechnung Qualitätskontrollen und erstellt auch die Rechnung an den Abnehmer. Der Logistiker wird nur für seine Dienstleistungen bezahlt, die er auf Weisung des Auftraggebers erbringt.

Welchen gesetzlichen Regelungen unterliegt ein Logistikunternehmen, wenn es Lagerhalter/Auslieferer von Futtermitteln ist?

Nach der EG-Verordnung Nr. 178/2002 und dem Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuch (LFGB) führt schon die bloße Lagerung und der Transport von Futtermitteln dazu, dass der Lagerhalter zum Futtermittelunternehmer wird. Damit gelten auch zahlreiche andere spezifische gesetzliche Regelungen, insbesondere die EG-Futtermittelhygieneverordnung Nr. 1831/2003. Selbstverständlich unterliegt der Logistiker auch den allgemeinen Regelungen wie dem Gefahrgutrecht, Gefahrstoffrecht sowie dem Umwelthaftungs- und Umweltschadensgesetz. Diese Regelungen können alle bei Dioxin zur Anwendung kommen. Die zivilrechtliche Haftung gegenüber dem Auftraggeber und geschädigten Dritten wird dort nicht geregelt, sondern im Vertragsrecht und allgemeinen Zivilrecht.

Was verändert sich bei der Schadensverantwortlichkeit und Haftung gegenüber Dritten, wenn er zusätzlich nach Anweisung des Eigentümers das Futtermittel mischt?

In diesem Fall wird der Logistiker zum Hersteller von Futtermitteln und gegebenenfalls auch zum Inverkehrbringer. Er hat damit unmittelbar auch die Herstellereigenschaft im Sinne des Produkthaftungsgesetzes (ProdHG) und der sogenannten Produzentenhaftung. Die Produkthaftung gilt gegenüber dem Endverbraucher und setzt keinerlei Verschulden voraus. Es ist also eine sogenannte Gefährdungshaftung. Die Produzentenhaftung ist eine Haftung, bei der zumindest leichteste Fahrlässigkeit vorliegen muss.

Das ProdHG deckt keine Vermögensschäden ab und nur eingeschränkt Sachschäden. Es führt in Fällen wie den vorliegenden meist nicht zu einer tatsächlichen Haftung des Logistikers als Hersteller. Diese Haftung kommt nämlich oft deswegen nicht zum Tra-



Wer mischt, muss mit unbegrenzter Haftung rechnen.

gen, weil es sich bei den Händlern oder den Landwirten, die mit den Futtermitteln handeln oder diese verfüttern, nicht um Endverbraucher handelt. Hingegen ist gegenüber Händlern schon bei leichtester Fahrlässigkeit Schadenersatz, zum Beispiel wegen schuldhafter Eigentumsbeeinträchtigung, nach Bürgerlichem Gesetzbuch (BGB), denkbar. Eine fehlerhafte oder bewusst rechtswidrige Mischungsanweisung des Auftraggebers führt im Übrigen an einer Haftung des Logistikers wegen sonstiger futtermittelrechtlicher Verstöße nicht vorbei.

Wie haftet der Logistiker gegenüber dem Auftraggeber (AG), insbesondere bei Mischung nach dessen Anweisung?

Zunächst ist zu fragen, ob individualvertragliche Regelungen getroffen wurden. Ansonsten gilt: Es handelt sich nicht mehr um eine spezialgesetzliche logistische Nebentätigkeit. Hier wird ein neues Produkt hergestellt, nämlich ein Futtermittel durch Mischen von Rohstoffen. Es geht also nicht mehr um die noch der Logistiker zuzurechnende Tätigkeit des Kommissionierens, Pick/Pack, Portionieren etc., sondern um eine Produktionstätigkeit. Diese unterliegt daher nicht mehr den Haftungseinschränkungen der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp). Die Haftung für diese Tätigkeiten kann aber neben Individualvereinbarung durch die Logistik-AGB oder die Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer (VBGL) begrenzt werden. Soweit nicht offenkundig fehlerhafte Rezepturanweisungen vorliegen, kann dies im vertraglichen Innenverhältnis zum AG auch zur Haftungsfreistellung bei gleichzeitigem Erhalt des Vergütungsanspruchs führen.

Fällt ein Logistiker, der Güter in Tanks mischt, bereits unter das Lebensmittel- und Futtermittelgesetz (LFGB)?

Ja, auch wenn die Güter in Tanks gelagert und dort gemischt werden, liegt eine Herstellung vor. Auch Rohstoffe, die selbst noch keine Futtermittel sind, können bereits den Vorschriften des LFGB und der EG-VO unterliegen, wenn sie später gemischt werden sollen.

Ändert sich etwas, wenn der Tanklogistiker Tanks lediglich an den Auftraggeber vermietet und dieser kontaminierte Flüssigkeiten einlagert?

Hier ist zunächst zu fragen, ob es sich tatsächlich um eine Miete im Sinne der Paragraphen 535 ff. BGB handelt oder, entgegen dem gelegentlichen Logistik-Sprachgebrauch, um eine besondere Lagerung.

Miete ist nämlich nur dann anzunehmen, wenn der Tanklogistiker keinerlei typische Obhut- und sonstige Aufbewahrungspflichten eines Lagerhalters hat. Er muss sich dann auf die Rolle des bloßen Nutzungsüberlassers der Tanks beziehungsweise der für die Aufstellung der Tanks genutzten Grundstücke beschränken.

In der Logistik wird gelegentlich von Miete gesprochen, wenn das Lager – in diesem Falle die Tanks – dem Auftraggeber gehören oder von ihm errichtet wurde. Das trifft auch auf Bauten auf Grund und Boden des Dienstleisters zu, der die Bewirtschaftung dieses Lagers übernimmt. Entscheidend ist, ob der Lagerhalter die lagertypischen Obhutspflichten wahrnimmt. Macht er das, wird „futtermittelrechtlich“ eine vermeintliche Miete als Lagerung mit allen Rechtsfolgen beurteilt, also Status als Futtermittelunternehmen mit den diesbezüglichen Pflichten und Haftungslagen.

Handelt es sich tatsächlich um Miete, liegt kein Status als Futtermittelunternehmen vor. Allerdings können sich auch in diesem Falle die allgemeinen Haftungsbestände des Grundstückseigentümers wie Umwelthaftung ergeben.

Die Spedition Lütke ist nach eigenen Angaben als Futtermittelunternehmen im Sinne der Futtermittelverordnung beim Niedersächsischen Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (Laves) registriert. Ein entsprechendes Schreiben aus dem Jahr 2009 liegt ihm vor. Reicht das nicht aus?

Nach der EG-Futtermittelhygieneverordnung ist eine Registrierung in jedem Fall erforderlich. Eventuell hätte sogar darüber hinaus nach dieser Verordnung oder der deutschen Futtermittelverordnung eine sogenannte Zulassung vorliegen müssen, wenn be-

stimmte Zusatzstoffe beigemischt werden. Dafür liegen zurzeit zu wenig Informationen vor. Keinesfalls ist eine Registrierung ein Freibrief für irgendwelche Gesetzesverstöße im futtermittelrechtlichen Bereich.

Wie sind die strafrechtlichen Verantwortlichkeiten und die zivilrechtliche Haftung, wenn der Logistiker mit oder ohne Genehmigung gemischt hat?

Eine fehlende Registrierung oder Zulassung kann ein Bußgeld bis zu 20 000 EUR bedeuten. Ebenfalls bußgeldbewehrt ist die Nichteinhaltung der Qualitätskontrollvorschriften der Futtermittelhygieneverordnung. Betroffene sind der Geschäftsführer, gegebenenfalls auch die verantwortlich Beauftragten.

Viel schwerwiegender dürfte es aber sein, völlig unabhängig von dem Vorliegen von Registrierungen oder Zulassungen, dass eine echte Strafbarkeit aufgrund der dioxinbehafteten Mischung für den Logistiker in Betracht kommt, obwohl er nach Anweisung gemischt hat. Das bedeutet: Im Falle der Fahrlässigkeit ist der Strafrahmen ein Jahr Freiheitsstrafe oder Geldstrafe, bei Vorsatz drei Jahre Freiheitsstrafe oder Geldstrafe und in besonders schweren Fällen, zum Beispiel bei grobem Eigennutz, von sechs Monaten bis zu fünf Jahren Freiheitsstrafe. Daneben kommt noch eine ganze Reihe von anderen straf- und ordnungswidrigkeitenrechtlichen

Normen in Betracht. Auch könnten geschädigte Dritte (Landwirte oder Händler) gegebenenfalls Vermögensschäden wegen Schutzgesetzverletzung gegenüber dem Lagerhalter geltend machen. Hier sei nur auf die möglicherweise extremen Kosten von Rückholaktionen hingewiesen.

Ab wann ist es notwendig, dass der Logistiker eigene Qualitätskontrollen durchführt?

Ein Logistiker, der als Futtermittelunternehmen gilt, hat in jedem Falle auf der Basis des HACCP-Konzepts ein Qualitäts-Management-System und ein Rückverfolgbarkeitssystem einzuführen.

Es ist tägliche Praxis: Der AG bittet, da alle Komponenten beim Logistiker lagern, doch gleich weitere Leistungen zu übernehmen. Was sollten Logistiker grundsätzlich bei der Erweiterung von Dienstleistungen beachten, damit sie sich nicht in existenzielle Gefahren begeben?

Zunächst einmal sollte sich der Logistiker klarmachen, auf welchem Gebiet sich seine Tätigkeit abspielt. Sodann ist zu klären, ob und welche gesetzlichen Regelungen hierfür bestehen. Kammern oder auch die eigenen Fachverbände helfen da weiter. Sodann sind Erlaubnisse oder Genehmigungen einzuholen. Er muss sich darüber im Klaren sein, dass für Produkt- und Produzentenhaftung im Wesentlichen eine gesetzliche unbeschränkte Haftung gilt. Im Verhältnis zum Auftraggeber kann auch die Vereinbarung der Logistik-AGB oder der VBGL in Betracht gezogen werden. Sodann ist auch eine Freistellungsregelung hinsichtlich der produkt- und produzentenhaftungsrechtlichen Inanspruchnahme zu empfehlen, soweit der Logistiker auf Anweisung hin produziert, mischt oder in sonstiger Weise herstellt.

Für eine dauerhafte Leistungserbringung wird er an einem Kontraktlogistikvertrag kaum vorbeikommen. Flankierend ist auf die Versicherungsabdeckung zu achten. Hier sollte unbedingt die Betriebsbeschreibung als Basis für den Versicherungsschutz dienen. Eine ausführliche Fassung der Ausführungen hat die DVZ auf ihrer Homepage veröffentlicht. DVZ 20.1.2011 www.dvz.de/links

no need to wait

40 x per week non-stop
DXB, BKK, MLE, CMB, HKT

leisure cargo

275 destinations served with
395 aircraft of 17 airlines
...for your air cargo needs

www.leisurecargo.com

Karl-Heinz Gimmler,
Fachanwalt für Transportrecht
und Spezialanwalt für
Kontraktlogistik- und Logistik-
Outsourcing-Recht, Koblenz.
Kontakt über hector@dvz.de