

# Anwaltskanzlei Grimme & Partner



## NEWSLETTER #3/2015

### Aus dem Inhalt:

(Nicht-)Haftung des Frachtführers bei Brückenkollision (?)

von Benjamin Grimme

**Seite 2**

Schlagworte: Brückenkollision, Qualifiziertes Verschulden, Haftungsausschluss nach Art. 17 Abs. 4 lit. c) CMR, Art. 23 CMR, BGH, Revision, Verlademangel.

Überwachung der Kontrollen für eine höhere Luftfrachtsicherheit (Fortsetzung)

von Henrik Baark

**Seite 9**

Schlagworte: Luftfrachtsicherheit, EU Validator, Qualitätssicherung, VO EU 1082/2012, ACC3 Sicherheitsprogramm.

Abschleppvertrag als Frachtvertrag

von Angela Schütte

**Seite 3**

Schlagworte: Frachtvertrag gemäß §§ 407 ff. HGB, § 439 Abs. 1 HGB, Obhut des Abschleppers.

Ihre Ansprechpartner

**Seite 12**

Leichtfertigkeit bei „Planenschlitzer-Diebstahl“ wegen unterlassener Kontrollgänge zur Nachtzeit

von Frank Geissler

**Seite 6**

Schlagworte: Art. 23, 29 CMR, §§ 249, 389 BGB, Leichtfertigkeit, Haftung, Diebstahl, „Planenschlitzer“, sekundäre Darlegungslast, Kontrollmaßnahmen, Aufrechnung.

Keine Berufung auf Haftungsbegrenzung bei mangelnder Aufklärung eines Sendungsverlustes

von Sina Schattner

**Seite 7**

Schlagworte: Sendungsverlust, Sekundäre Darlegungslast, Mitverschulden durch unterlassene Wertdeklaration, Art 29 CMR.

## **(Nicht-)Haftung des Frachtführers bei Brückenkollision (?)**

In unserem Newsletter 4/2013 hatten wir über die Entscheidung des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts vom 26.09.2013, Az.: 16 U 37/13, berichtet.

Das OLG Schleswig hatte, nach einer Kollision der während einer grenzüberschreitenden Beförderung mittels LKW auf dem LKW gestauten Waren mit einer Brücke, eine Haftung des von uns vertretenen Spediteurs nach Artikel 17 ff. CMR, unter gleichzeitiger Feststellung eines qualifizierten Verschuldens nach Artikel 29 CMR, für den Schaden angenommen.

Gegen die Entscheidung des OLG Schleswig ist von unserer Mandantschaft und dem ausführenden Frachtführer Revision eingelegt worden.

Der BGH hat mit (Versäumnis-) Urteil vom 19.03.2015, Az.: I ZR 190/13, das Urteil des OLG Schleswig aufgehoben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Der BGH hat dem OLG Schleswig in seiner Entscheidung zugegeben, dass zwar ein Schaden während der Beförderung eingetreten ist und daher der Spediteur/Frachtführer für den entsprechenden Schaden grundsätzlich nach den Artikeln 17 ff. CMR einzustehen hat.

Entgegen der Auffassung des OLG Schleswig, hat sich der BGH jedoch weitergehend der Auffassung gezeigt, dass sich der Spediteur/Frachtführer möglicherweise auf den Haftungsausschluss nach Artikel 17 Abs. 4 lit. c) CMR berufen könne.

Und zwar mit der Begründung, dass grundsätzlich der Absender zur Verladung des Gutes verpflichtet gewesen ist.

Wobei das *Verladen* nicht nur das Verbringen des Gutes auf das Transportfahrzeug, sondern auch dessen Befestigung und Sicherung auf dem Fahrzeug umfasst.

Die von der Absenderin vorgenommene Verladung wäre daher unzureichend gewesen, wenn – wie von dem Frachtführer vorgetragen – sich das Gut, bedingt durch eine Gefahrbremung, kurzfristig über die bewilligte Gesamthöhe *aufschiebt* und es dadurch zu einer Kollision mit der Autobahnbrücke gekommen ist

Sodass das OLG Schleswig dem korrespondierenden Vortrag des Frachtführers – wie nicht geschehen – hätte nachgehen und den Sachverhalt weiterhin aufklären müssen.

Entgegen der Auffassung des OLG Schleswig, hat sich der BGH weitergehend der Auffassung gezeigt, dass sich der Spediteur/Frachtführer auf die Haftungsbefreiung des Artikels 17 Abs. 4 lit. c) CMR möglicherweise auch deshalb berufen könne, als – nach dem unwidersprochenen Vortrag des Spediteurs/Frachtführers – die Mitarbeiter der Verkäuferin, unter Kontrolle eines von der Klägerin abgestellten Mitarbeiters, das Ladegut auf die Fahrzeuge der Streithelferin verladen und (!) dabei die Überschreitung der genehmigten Transporthöhe nicht nur nicht bemerkt, sondern auf Nachfrage des Fahrers des

Frachtführers erklärt hätten, die genehmigte Höhe sei eingehalten.

Mit der Begründung, dass eine dem Haftungsbefreiungstatbestand des Artikel 17 Abs. 4 lit. c) CMR unterfallende mangelhafte Ladung oder Stauung des Transportes auch vorliegen kann, wenn der Absender bei der Beladung die behördlich genehmigte Transporthöhe überschritten hat.

Da jedoch das OLG Schleswig den entsprechenden Vortrag des Spediteurs/Frachtführers (wiederum) nicht nachgegangen sei, sei auch insoweit eine weitere Aufklärung des Sachverhalts erforderlich.

Der BGH hat – wiederum entgegen der Auffassung des OLG Schleswig – weitergehend festgeschrieben, dass die Annahme des OLG Schleswig eines qualifizierten Verschuldens des Spediteurs/Frachtführers (bisher) rechtsfehlerhaft ist.

Wenn nämlich – s. o. – der Schaden durch ein Aufschieben der Ladung, bedingt durch eine Gefahrbremung, eingetreten ist, habe – so der BGH – bereits keine Überschreitung der bewilligten Gesamthöhe vorgelegen, welche der Fahrer hätte erkennen können und müssen.

Selbst, wenn jedoch die bewilligte Gesamthöhe bereits bei Verladung überschritten und von dem Fahrer leichterding zu erkennen/festzustellen gewesen wäre, was ebenfalls noch aufzuklären wäre, jedenfalls aber eine Mithaftung der Absenderin in Betracht käme, da – s. o. – die Verkäuferin nicht nur die Verladung der Sendung selbst vorgenommen hat.

Sondern unter Kontrolle eines Mitarbeiters der Klägerin, welcher auf Nachfrage des

Fahrers auch noch erklärt habe, dass die bewilligte Gesamthöhe eingehalten worden wäre.

Da jedoch das OLG Schleswig auch zu alledem keine weitere Aufklärung betrieben hat, hat der BGH die Sache nicht selbst entschieden.

Sondern – s. o. – die Sache zur weiteren Aufklärung und neuerlichen Entscheidung an das OLG Schleswig zurückverwiesen.

(Die Besprechung der Entscheidung des OLG Schleswig in unserem Newsletter 4/2013 ist über unsere Homepage weiterhin abrufbar).

Benjamin Grimme  
Rechtsanwalt

*Schlagworte: Brückenkollision, Qualifiziertes Verschulden, Haftungsausschluss nach Art. 17 Abs. 4 lit. c) CMR, Art. 23 CMR, BGH, Revision, Verlademangel.*

## **Abschleppvertrag als Frachtvertrag**

Das Landgericht Paderborn, 1 S 149/14, hat mit Beschluss vom 24. Februar 2015 eine Berufung des Klägers/Berufungsklägers gegen das Urteil des Amtsgerichts Paderborn, 54 C 102/14, zurückgewiesen.

Dem Rechtsstreit lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Kläger war Eigentümer eines Lkw. Ein Fahrer des Klägers war am 12. Dezember 2012 mit diesem Lkw unterwegs. Während der Fahrt fuhr der Fahrer des

Klägers mit dem Lkw über eine weiche, schneebedeckte Wiese, und zwar mit der Folge, dass sich der Lkw auf der Rasenfläche festfuhr und mit den Rädern einsank. Da der Lkw sich aus eigener Kraft nicht befreien konnte, rief der Fahrer, nachdem er sich bei dem Kläger rückversichert hatte, bei der Beklagten - ein Abschleppunternehmen an und beauftragte den Beklagten damit, den Lkw aus der Wiese herauszuführen.

Als die Mitarbeiter des Beklagten an der Unfallstelle ankamen, stellten sie fest, dass der Lkw mit den Rädern so weit eingesackt war, dass die seitliche rechte Beplankung (Unterfahrschutz) eingedrückt und beschädigt war. Der Mitarbeiter des Beklagten brachte an der vorderen linken Achse des Lkw eine Seilwinde an und wurde der Lkw mit der Seilwinde von der Rasenfläche gezogen.

Erstmals mit Schreiben vom 25. Februar 2013 wurde der Beklagte für vermeintliche Schäden, die während des Abschleppvorganges verursacht worden sein sollten, haftbar gehalten. Der Versicherer des Beklagten wies die geltend gemachten Ansprüche mit Schreiben vom 12. April 2013 - auch im Namen des Beklagten - zurück. Der Kläger ließ die von ihm behaupteten Schäden sachverständigenseits begutachten und wurde seitens des Sachverständigen im Gutachten vom 24. Juni 2013 ein Schaden in Höhe von EUR 3.099,13 festgestellt.

Der Kläger wandte sich mit diesem Gutachten nochmals an den Versicherer des Beklagten und machte die Ansprüche weiter geltend. Der Versicherer reagierte auf weitere Schreiben des Klägers nicht.

Unter dem 15. Mai 2014 erhob der Kläger sodann Klage gegen den Beklagten vor

dem Amtsgericht Paderborn. Der Beklagte erhob mit der Klagerwiderung die Einrede der Verjährung gemäß § 439 Abs. 1 Satz 1 HGB und wies im Übrigen darauf hin, dass der Vortrag des Klägers insgesamt zu unsubstantiiert sei, als dass die mit Gutachten im Juni 2013 festgestellten Schäden überhaupt dem Abschleppvorgang zuzuordnen seien.

Das Amtsgericht Paderborn hat sodann mit Urteil vom 21. November 2014 - nach durchgeführter Beweisaufnahme - die Klage zwar richtigerweise zurückgewiesen, dies jedoch mit einer falschen Begründung. Das Amtsgericht war zu dem Ergebnis gekommen, dass dem Kläger kein Anspruch auf Zahlung von Schadensersatz aus den §§ 280 Abs. 1, 241 Abs. 2 BGB noch aus § 823 Abs. 1 BGB zustand.

Das Amtsgericht hat sich nicht weiter damit auseinandergesetzt, ob es sich bei dem Vertrag zwischen dem Kläger und dem Beklagten um einen Frachtvertrag handelt, denn anderenfalls hätte das Amtsgericht meiner Auffassung nach zu dem Ergebnis kommen müssen, dass der geltend gemachte Anspruch des Klägers wegen Verjährung abzuweisen gewesen wäre.

Das Amtsgericht hat die Klage vielmehr damit abgewiesen, dass der Kläger seiner Darlegungs- und Beweislast nicht hinreichend nachgekommen sei. Die Beklagte hatte substantiiert und in erheblicher Weise den Vortrag des Klägers, dass der Beklagte bei Bergung des Lkw diesen beschädigt habe, bestritten. Der Kläger hat jedoch zur Fehlerhaftigkeit der Bergung und der Entstehung

der Schäden nur unsubstantiiert sodann vorgetragen. Die seitens des Klägers angebotenen Zeugen waren deswegen nicht zu vernehmen, da sich eine solche Vernehmung als Ausforschungsbeweis dargestellt hätte.

Zwar war die Begründung des Amtsgerichts nach meiner Auffassung nicht korrekt, das Ergebnis jedoch schon.

Mit dem klagabweisenden Urteil wollte der Kläger sich jedoch nicht zufrieden geben und hat daher vor dem Landgericht Paderborn Berufung eingelegt.

Das Landgericht Paderborn hat sodann unmittelbar nach Berufungsbegründung des Klägers diesen darauf hingewiesen, dass die Kammer beabsichtigt, die Berufung nach § 522 Abs. 2 ZPO durch Beschluss zurückzuweisen.

Das Landgericht hat hierzu ausgeführt, dass die zulässige Berufung nach einstimmiger Überzeugung der Kammer offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg habe.

Das Landgericht wies darauf hin, dass der streitgegenständliche Vertrag sich als Frachtvertrag gemäß den §§ 407 ff. HGB erweisen würde.

Ein Abschleppvertrag sei nämlich dann ein solcher frachtrechtlicher Natur, wenn das geschleppte Fahrzeug in die Obhut des Abschleppers genommen wird. Dabei machte das Landgericht deutlich, dass der Begriff der Obhut im frachtrechtlichen Sinne jedoch nicht in erster Linie auf den Gewahrsam des Frachtführers abstellt, sondern darauf, dass der Frachtführer die Verpflichtung übernommen hatte, das Frachtgut während ei-

ner Beförderungsleistung vor Schäden zu bewahren.

Dieses sei auf jeden Fall dann zu bejahen, wenn der Abschleppunternehmer während des Abschleppvorgangs die alleinige Verantwortung für die Sicherheit des aufgeladenen Fahrzeugs übernommen hatte und dem anderen Teil während des Transportvorganges keine Möglichkeit der Einflussnahme auf die Sicherheit des Transportgutes gegeben war. Zudem setze ein Frachtvertrag im Sinne von § 407 HGB weder eine Beförderung mittels Fahrzeugen noch eine erhebliche Ortsveränderung heraus.

Streitgegenständlich verhielt es sich so, dass der Beklagte den Lkw mittels Haken eingeschleppt hatte und somit der Kläger mit Ausnahme von Weisungs- und Kontrollrechten keine unmittelbare Einflussmöglichkeit auf die Sicherheit des Lkw hatte. Daher - so das Landgericht - gelangte der Lkw in die Obhut der Beklagten. Unerheblich in dem Zusammenhang war, dass diese Inobhutnahme nur von kurzer Dauer und die Ortsveränderung gering war. Entscheidend sei, dass es überhaupt zu einer Ortsveränderung gekommen war. Dies war hier der Fall, denn das Fahrzeug wurde aus dem Graben zurück auf die Straße befördert. Nachdem nunmehr das Landgericht zu Recht festgestellt hatte, dass der Vertrag zwischen den Parteien ein solcher war, der dem Frachtrecht unterlag, kam das Landgericht im weiteren dazu, dass ein etwaiger Anspruch gemäß § 439 Abs. 1 HGB verjährt war.

Es hatte zwar eine Hemmung der Verjährung im Zeitraum 25. Februar 2013 bis 12. April 2013 gegeben, die einjährige Verjährung des geltend gemachten

Anspruchs trat jedoch bereits vor dem Zeitpunkt der Klagerhebung am 15. Mai 2014 ein.

Trotz des Hinweises des Landgerichts nahm der Kläger die Berufung nicht zurück, so dass mit Beschluss vom 24. Februar 2015 die Berufung zurückgewiesen wurde.

Angela Schütte  
Rechtsanwältin  
Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht

*Schlagworte: Frachtvertrag gemäß §§ 407 ff. HGB, § 439 Abs. 1 HGB, Obhut des Abschleppers.*

### **Leichtfertigkeit bei „Planenschlitzer-Diebstahl“ wegen unterlassener Kontrollgänge zur Nachtzeit**

Das Landgericht (LG) Hildesheim hat in einem kürzlich von unserer Kanzlei erstrittenen Urteil (Urteil vom 26.05.2015, Az. 10 O 125/14) die Frachtenklage eines von der Mandantin eingesetzten Subunternehmers abgewiesen, nachdem die Mandantin mit Schadensersatzansprüchen wegen eines „Planenschlitzer-Diebstahls“ in Spanien aufgerechnet hatte.

Der spanische Frachtführer war mit der Beförderung von Markentextilien von einem Zentrallager in Spanien zu verschiedenen Filialen einer bekannten Textilhandelskette in Portugal beauftragt. Der Fahrer übernahm das Gut mit einem Planenaufleger gegen 17.00 Uhr und fuhr damit zu einer ca. 70 km entfernten Autobahntankstelle mit Rastplatz, wo er allerdings erst um 20:30 Uhr angekommen sein will.

Nach einem Rundgang um das Fahrzeug sei er gegen 23:30 Uhr zu Bett gegangen.

Um 8:30 Uhr sei er am nächsten Morgen aufgestanden und hätte bemerkt, dass die Plane aufgeschlitzt und mehrere Pakete zu einem Gesamtwert von € 13.078,25 von unbekanntem Tätern entwendet worden waren.

Das LG bewertete dieses Verhalten als leichtfertig im Sinne von Art. 29 CMR.

Es hielt den Vortrag des Frachtführers für widersprüchlich und nicht plausibel und ging von einer Verletzung der sekundären Darlegungslast aus.

So sei unklar, weshalb der Fahrer 3 1/2 Stunden für eine Strecke von gerade einmal 70 km benötigt habe und warum er bereits kurz nach Fahrtantritt eine Ruhepause hätte einlegen müssen.

Hinzu käme, dass es sich bei dem zunächst als „stark frequentiert“ beschriebenen Parkplatz laut Fotos auf Google Maps um einen solchen mit nur 5 Stellplätzen handelte und der Fahrer bei seiner polizeilichen Anzeige eingeräumt hatte, es habe in der fraglichen Nacht dort lediglich ein weiterer Lkw gestanden.

Schließlich hielt das Gericht dem Frachtführer vor, zur Übernachtung nicht einen bewachten Parkplatz, welcher sich in lediglich 30 km Entfernung befunden hätte, aufgesucht zu haben.

Die leicht zu befördernden Markentextilien wertete das LG zudem als besonders stehenswert und gut absetzbar.

Bei dieser Sachlage hätte der Fahrer des Nachts zumindest weitere Kontrollgänge unternehmen müssen.

Ein Intervall von 9 Stunden sei hierbei in jedem Fall deutlich zu lang.

Frank Geissler  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Transport-  
und Speditionsrecht  
Fachanwalt für Versicherungsrecht

*Schlagworte: Art. 23, 29 CMR, §§ 249, 389 BGB, Leichtfertigkeit, Haftung, Diebstahl, „Planenschlitzer“, sekundäre Darlegungslast, Kontrollmaßnahmen, Aufrechnung.*

### **Keine Berufung auf Haftungsbeschränkung bei mangelnder Aufklärung eines Sendungsverlustes**

Das Landgericht Düsseldorf hat kürzlich in seinem Urteil vom 30.06.2015 (AZ 35 O 83/14) entschieden, dass der Frachtführer sich bei mangelnder Aufklärung eines Sendungsverlustes nicht auf Haftungsbeschränkungen berufen kann.

Dem Urteil lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin war Transportversicherer eines internationalen Maschinenbauunternehmens.

Die Versicherungsnehmerin hatte die Beklagte mit dem Transport einer aus einem Paket bestehenden Sendung von Deutschland nach Frankreich beauftragt. Das Paket beinhaltete 800 Elektroden, welche ausweislich der Handelsrechnung einen Wert von EUR 6.464,00 besaßen. Die Sendung kam bei der Empfängerin in Frankreich nicht an.

Die Beklagte erstattete der Versicherungsnehmerin der Klägerin für den Verlust vor-

gerichtlich lediglich einen Betrag in Höhe von EUR 523,31 entsprechend der zwischen den Vertragsparteien vereinbarten Haftungsbeschränkung. Hilfsweise berief sie sich auf die gesetzlichen Haftungsbeschränkungen der CMR. Als Begründung führte sie zum einen an, die Versenderin habe keinen höheren Haftungswert angegeben und zum anderen, ihre Betriebsorganisation sowie ihre Sicherheitsmaßnahmen seien ausreichend, so dass sie nicht unbegrenzt hafte.

Die Beklagte hat vorgetragen, das streitgegenständliche Paket nach Abholung bei der Versenderin in ihr Abholcenter Stuttgart verbracht worden sei, dort noch am Tag der Abholung einen physikalischen Scan erhalten habe und sodann in den Container gelegt worden sei, mit welchem es nach Frankreich befördert worden sei. Die Beklagte behauptete ferner, dass der Container auf dem Weg von Stuttgart nach Frankreich verplombt gewesen wäre.

Von der Beklagten wurden im Übrigen der Paketinhalt sowie der Wert der Ware mit Nichtwissen bestritten.

Überdies war die Beklagte der Auffassung, dass sich die Versenderin ein Mitverschulden anrechnen lassen müsse, da die Absenderin von der Möglichkeit der Angabe einer Wertdeklaration - mit der Folge einer entsprechend gesicherten Beförderung - keinen Gebrauch gemacht und außerdem nicht auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadenseintritts hingewiesen habe.

Das Gericht sprach der Klägerin Schadensersatz in voller Höhe zu, da die Be-

klagte sich nicht auf Haftungsbeschränkungen berufen könne.

Die Überzeugung von der Richtigkeit des behaupteten Umfangs und des Wertes einer Sendung könne sich das Gericht anhand der gesamten Umstände des Einzelfalles bilden. Dafür sei grundsätzlich nicht erforderlich, dass sowohl Lieferscheine als auch korrespondierende Rechnungen vorgelegt werden. Es genüge, dass, eines der Dokumente vorgelegt wird und der beklagte Frachtführer dagegen keine substantiierten Einwände erhebt. Vorliegend hatte die Klägerin sowohl die Versandquittung als auch den entsprechenden Lieferschein und auch die hierzu korrespondierende Handelsrechnung vorgelegt.

Dann aber sei der Vortrag der Beklagten nicht ausreichend, wenn sie sich darauf beschränkte, den Inhalt der Sendung mit Nichtwissen zu bestreiten.

Die Beklagte hafte im Übrigen wegen qualifizierten Verschuldens gemäß Art. 29 CMR in voller Höhe, da sie ihrer sekundären Darlegungslast, nämlich zum Zeitpunkt des Verlustes, zum Ort und zu den beteiligten Mitarbeitern detaillierte Angaben zu machen, nicht nachgekommen sei. Allein der Vortrag der Beklagten, das verlustig gegangene Paket sei am Tag der Abholung bei der Weiterverladung gescannt und dann in einem verplombten Fahrzeug weiterbefördert worden, sei nicht ausreichend.

Es genüge nicht, wenn der Spediteur/Frachtführer allgemein zur Lagerorganisation vorträgt. Der Spediteur/Frachtführer müsse stattdessen die konkret eingerichteten Kontrollen so genau darstellen, dass erkennbar wird, wie die einzelnen Maßnahmen in der Praxis durchgeführt werden.

Das Gericht führte außerdem an, dass selbst im Falle einer ausreichenden Lagerorganisation als einzig denkbare Möglichkeit der Verlust durch Diebstahl in Betracht käme, wofür der Frachtführer ohnehin unbeschränkt haften würde.

Schließlich seien die Ansprüche der Klägerin auch nicht aufgrund Mitverschuldens eingeschränkt. Es habe sich vorliegend weder die unterlassene Wertangabe, da es bei CMR Auslandstransporten keine sog. „Presheets“ und auch keine „High Value Reports“ gebe, noch der unterlassene Hinweis auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadenseintritts ausgewirkt.

Der Klage wurde daher in vollem Umfang stattgegeben.

Sina Schattner  
Rechtsanwältin

*Schlagworte: Sendungsverlust, Sekundäre Darlegungslast, Mitverschulden durch unterlassene Wertdeklaration, Art 29 CMR.*



## Überwachung der Kontrollen für eine höhere Luftfrachtsicherheit

*Dies ist die Fortsetzung des Beitrags aus dem vorherigen Newsletter*

### 3. Qualitätssicherung

Insbesondere wenn ein Unternehmen aus mehreren Städten in Drittländern Luftfracht und Post in die EU befördert oder liefert und in die sichere Lieferkette eingebunden ist, muss ein solches Unternehmen ein internes Qualitätssicherungsprogramm hinsichtlich der Luftsicherheitsvorgaben umsetzen (6.8.2.2 bzw. 6.8.4.4 der VO 185/2010). Das Qualitätssicherungsprogramm muss einer EU Validierung gleichwertige Monitoring Werkzeuge beinhalten. Daraus lassen sich drei Kriterien für ein internes Qualitätssicherungsprogramm ableiten:

1. es muss grundsätzlich ein compliance basiertes Monitoring an allen Auslandsstationen stattfinden,
2. Die Auditoren müssen eine entsprechende Schulung erhalten und
3. das Monitoring muss unabhängig von der operativen Einheit sein.

In der Regel hat ein Unternehmen, welches in die sichere Lieferkette eingebunden ist, bereits ein internes Qualitätssicherungsprogramm. Dies ist insbesondere bei Fluggesellschaften der Fall, weil ohne ein internes Qualitätssystem für die Aufsicht der Flugsicherheit keine Betriebs-genehmigung seitens der Flugaufsichtsbehörde erteilt wird.

Durch dieses System werden bereits alle angeflogenen Flughäfen sowie Dienstleister vor Ort auf Einhaltung der vereinbarten und gesetzlichen Vorschriften im Hinblick auf Flugsicherheit überwacht. Folglich empfiehlt

sich, dass der Umfang der Stationsaudits sowie der Inspektionen im Hinblick auf die Luftfrachtsicherheit erweitert wird. Die Auditchecklisten können für die zu überwachenden Stationen durch die Luftfracht- Validierungschecklisten aus Kapitel 5.2 ergänzt bzw. integriert werden, um den Compliancennachweis zu erbringen. Dementsprechend muss auch der jährliche Auditplan angepasst werden.

Die Auditoren sollten eine entsprechende Schulung nachweisen können. Dies muss nicht zwangsläufig dieselbe Schulung wie die der akkreditierten unabhängigen EU Validatoren sein. Wichtig ist, dass die Inhalte der Checkliste geschult werden und die Intention des Gesetzgebers verstanden wird. Zudem sollten die Regelwerke zur Luftfrachtsicherheit aufgezeigt werden. Im Hinblick auf Verhaltensregelungen und wie eine Validierung ablaufen soll, reicht ein Verweis auf die ISO 19011, allerdings mit dem Unterschied, dass im Gegensatz zu einem Audit, jedes Ergebnis mit positiven oder negativen Nachweisen, belastbar sein muss.

Die Unabhängigkeit wird stets gewährleistet, wenn der Auditor nicht seine eigene operative Arbeit bewertet. Er sollte also im Auftrag des Qualitätsmanagement eine operative Einheit auditieren, in welcher er grundsätzlich selbst nicht aktiv tätig ist.

### 4. Umsetzungsdefizite innerhalb der EU

Oggleich die Durchführungsvorschriften konkrete Vorgaben enthalten ist es der EU bislang nicht gelungen eine einheitli-

che Umsetzung des ACC3/RA3 und KC3 Programms zu gewährleisten. So gibt es z.B. keine Richtlinien, die Hilfestellungen bzw. akzeptierte Nachweisverfahren für die jeweiligen Anforderungen enthalten.

Letztendlich obliegt es jedem Mitgliedsstaat der EU das Programm umzusetzen und zu überwachen. Als Vorgaben dienen die ICAO Anhänge, insbesondere der Anhang 17 zur Luftsicherheit, EU Verordnungen, Durchführungsbeschlüsse und nationale Luftsicherheitspläne.

Fraglich ist z.B.

- welche konkreten Anforderungen an ein Qualitätsmanagementsystem im Rahmen des Sicherheitsmanagements gemäß VO (EU) 1082/2012, Ziffer 6.8.2.2 & 6.8.2.3 gestellt werden und
- anhand welcher Kriterien die Objektivität einer Validierung bzw. eines Audits bewertet wird.

Im Rahmen des Qualitätssicherungssystems gibt es für die Umsetzung keine akzeptierten Nachweisverfahren. Dementsprechend ist unklar, was genau der Umfang dieses Systems sein muss, um die gesetzliche Anforderung zu erfüllen bzw. ob die Audits auch entsprechend einer Validierung – also mit dem Augenmerk überwiegend objektive Nachweise zu sammeln – durchgeführt werden sollen oder nicht. Letztendlich obliegt es dem unabhängigen EU Validator zu bewerten, ob bzw. inwieweit die gesetzlichen Anforderungen für das Qualitätssicherungssystem umgesetzt wurden. Er sammelt Daten und stützt auf den gesammelten Fakten seine Schlussfolgerung.

Dabei ist fraglich, wie viele Stichproben genommen werden müssen, um einen Nachweis als objektiv betrachten zu können. Es ist z.B. ungeklärt, ob die Beobachtung einer Schicht zur Frachtnahme und Sicherheitskontrolle zur Bewertung ausreicht oder ob der Validator mindestens drei Schichten an drei unterschiedlichen Tagen beobachten muss. Zu dieser Problematik gibt es widersprüchliche Äußerungen, insbesondere der behördlichen Trainingsorganisation für das Grundlagentraining. Die Antwort (und bislang durchgeführte Praxis) lautet, dass dies im Ermessen des EU Validator liegt und anhand seiner ‚Expertenmeinung‘ bewerten müsse. Es handelt sich demnach schlichtweg um ein subjektives Ergebnis.

Der Validierungsbericht wird dann zusammen mit der Schlussfolgerung des EU Validators in Deutschland dem Luftfahrtbundesamt übermittelt. Dieses prüft den Bericht und muss nicht zwangsläufig auf dieselbe Schlussfolgerung wie der Validator kommen. Folglich entstehen oftmals Nachforderungen seitens der nationalen Aufsichtsbehörden abweichend vom Bericht des EU Validators. Es ist weder für einen Validator noch für ein Unternehmen nachvollziehbar, nach welchen Kriterien die unterschiedlichen nationalen Behörden letztendlich entscheiden. Einige nationale Behörden sind bekannt für viele Nachforderungen, während andere Länder eher keine oder nur sehr wenig Nachforderungen stellen, obgleich die Berichte und Checklisten nach den gleichen Kriterien vom EU Validator ausgefüllt wurden. Insoweit mangelt es dem Programm derzeit an einer europaweiten einheitlichen Umsetzung.

Diese Graubereiche ermöglichen den Unternehmen aber auch Gestaltungsspielräume in der Umsetzung ihrer Sicherheitsmanagementsysteme. So kann ein Unternehmen innerhalb des gesetzlichen Rahmens sein individuelles Sicherheitsmanagementsystem flexibel maßschneidern und die Prozesse gemäß den internen Gegebenheiten und Anforderungen definieren.

Gute Ergebnisse wurden grundsätzlich stets erzielt, wenn das Unternehmen offen und transparent an dem Validierungsbericht mitgearbeitet hat und der EU Validator für die Designierung des Unternehmens viele positive Nachweise für die Schlussfolgerung zu dem Validierungsbericht einreichen konnte. Im Grundsatz gilt, je detaillierter der Bericht des Validators ist, desto nachvollziehbarer ist dieser Bericht für die Aufsichtsbehörde und desto schneller und reibungsloser verläuft die Designierung zum ACC3/ RA3 oder KC3 Status im Rahmen des EU Programms zur Erhöhung der Luftfrachtsicherheit.

Henrik Baark  
Rechtsanwalt

*Schlagerworte: Luftfrachtsicherheit, EU Validator, Qualitätssicherung, VO EU 1082/2012, ACC3 Sicherheitsprogramm.*

**Ihre Ansprechpartner:**

Benjamin Grimme:  
b.grimme@grimme-partner.com

Angela Schütte:  
a.schuette@grimme-partner.com

Frank Geissler  
f.geissler@grimme-partner.com

Sina Schattner  
s.schattner@grimme-partner.com

Henrik Baark  
h.baark@grimme-partner.com

Grimme & Partner,  
Neumühlen 9, 22763 Hamburg  
Tel.: +49 40 32 57 87 70  
Fax: +49 40 32 57 87 99  
[www.grimme-partner.com](http://www.grimme-partner.com)

**Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der hier zitierten Urteile und Beschlüsse zur Verfügung.**