

## Terminkalender

- 2.-3. Mai**  
Kooperation zwischen Speditionen und Eisenbahnen, Siegburg
- 4.-7. Juni**  
transport logistic, München
- 14. August**  
SLV – Speditions- und Logistiktag, Mainz
- 12. November**  
DSLVLuftfrachttagung, Frankfurt a. M.

## Checklisten Gefahrgut Straße GGvSEB 2019/ADR 2019

Die Checklisten werden in Form einer Broschüre zur Verfügung gestellt, die durch eine CD-ROM ergänzt wird. Die CD enthält die Checklisten in frei editierbaren Word-Dateien zum Ausfüllen und Ausdrucken. Die Autoren weisen explizit darauf hin, dass diese Checklisten ein gutes Hilfsmittel in der täglichen Praxis darstellen, jedoch das Studium und Arbeiten mit den gesetzlichen Grundlagen und Vorschriften nicht ersetzen können und wollen.

Folgende Checklisten beinhalten Broschüre und CD u. a.:

- Auftraggeber
- Absender
- Beförderer
- Empfänger
- Entlader
- Verloader
- Verpacker
- Befüller
- Fahrer
- Betreiber eines Tankcontainers
- Ungereinigte leere Tanks
- Beförderungspapier
- Begrenzte Mengen
- Container
- Kontrollmaßnahmen



Jürgen Werny/Wolfgang Spohr: Checklisten GGvSEB 2019/ADR 2019; Verkehrsverlag Fischer; 2019; 1 Broschüre + 1 CD; 978-3-87841-828-3; 16,- EUR zzgl. 7% MwSt.

## Impressum • Kontakt

SLV – Speditions- und Logistikverband  
Hessen/Rheinland-Pfalz e.V.  
Eschborner Landstraße 42-50  
60489 Frankfurt a. M.  
Tel. 069 970 811 - 0  
www.slv-speditoren.de  
info@slv-speditoren.de

Im vorliegenden Magazin wurde zugunsten der leichteren Lesbarkeit bei geschlechtsbezogenen Formulierungen – soweit nicht anders angegeben – in der Regel die männliche Form verwendet. Die Angaben beziehen sich gleichwohl auf beide Geschlechter.

- Beilagen:**
- Fachreferent für Zoll & Außenwirtschaft
  - Englisch für Transport und Logistik

## Bewerbungsfrist bis zum 15. Mai

### DSLVL-Nachwuchspreis Spedition und Logistik 2019

Der Startschuss ist gefallen. Seit 2006 schreibt der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) in Kooperation mit der Deutschen Verkehrs-Zeitung (DVZ) alljährlich den Nachwuchspreis Logistik aus. An dem Wettbewerb 2019 können Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung teilnehmen, die ihre IHK-Abschlussprüfung mit einer „eins vor dem Komma“ (87 bis 100 Punkte) im Sommer 2018 oder im Winter 2018/2019 abgelegt haben, nicht älter als 32 Jahre sind und deren Ausbildungsbetrieb, beziehungsweise jetziger Arbeitgeber, Mitglied eines Landesverbands des DSLVL ist.

Die bundesweit sechs Besten werden zu einem Auswahlgespräch am 25. Juni 2019 nach Berlin eingeladen, bei dem sie die Lösung einer Problemstellung aus den Bereichen internationale Spedition und Logistik präsentieren müssen. Dabei ermittelt die Jury die drei Erstplatzierten, die zum DSLVL-Unterneh-

merstag am 12. und 13. September 2019 nach Berlin zur Preisverleihung eingeladen werden.

Der Gewinner und Nachwuchspreisträger des Wettbewerbs 2019 wird dann im Folgejahr am internationalen Wettbewerb „Young International Freight Forwarder of the Year Award“ (YIFFYA) des Weltverbands der Spediteure (FIATA) teilnehmen. Deutschland gehört zu den wenigen Nationen, die sich seit 1999 durchgehend an allen Wettbewerben beteiligt haben.

Bewerber und Bewerberinnen für den Nachwuchspreis Spedition und Logistik 2019 können sich bis zum 15. Mai 2019 direkt beim DSLVL bewerben. Die Informationen zum Wettbewerb und das Teilnahmeformular stehen auf der Internetseite des Verbands unter [https://www.dslvl.org/dslvl/web.nsf/id/pa\\_nachwuchspreis.html](https://www.dslvl.org/dslvl/web.nsf/id/pa_nachwuchspreis.html) zur Verfügung.

(Tatjana Kronenbürger/DSLVL)



## Ver.di fordert 38 Stundenwoche und 13. Monatsgehalt für jeden Mitarbeiter

### Manteltarifverhandlungen in Rheinland-Pfalz gestartet

Zum Jahresbeginn sind in Rheinland-Pfalz die Verhandlungen für den Manteltarifvertrag gestartet. Ver.di hatte im letzten Jahr den Vertrag fristgerecht zum 31. Dezember gekündigt und im Januar ihre Forderungen der Arbeitgeberseite übermittelt.

Hervorzuheben ist bei den insgesamt 13 Forderungen die Verkürzung der Wochenarbeitszeit auf 38 Stunden sowie die Einführung einer Jahressonderzahlung in Höhe eines 13. Monatsentgelts für alle Beschäftigten einschließlich der Auszubildenden sowie die Einführung von Schichtzulagen und die Erhöhung des Grundurlaubes auf 30 Tage für alle Beschäftigten. Ohne die Verkürzung der Wochenarbeitszeit errechnet sich aus diesen Forderungen eine Personalkostensteigerung von bis zu 27 %, mit der Verkürzung auf 38 Wochenstunden liegt die Forderung von Ver.di bei über 40 %.

Ver.di hat zwischenzeitlich den Entwurf eines einheitlichen Manteltarifvertrages für alle Beschäftigten (gewerbliche sowie Angestellte) vorgelegt, der darüber hinaus noch weitere zusätzliche materiell wirk-

same Verbesserungen zu Gunsten der Arbeitnehmerseite beinhaltet und Schwerpunktthema der ersten Verhandlungsrunden am 4. Februar und am 7. März war. Bisher sind inhaltlich noch keine Weichenstellungen vorgenommen worden. Die Verhandlungen werden am 2. April fortgesetzt. Zu diesem Termin sollen dann auch die Forderungen konkret Gegenstand der Gespräche werden, wobei dann auch die Arbeitgeberseite ihrerseits Forderungen auf den Tisch legen wird.

Die Besonderheit der Tarifverhandlungen in Rheinland-Pfalz besteht darin, dass auf Arbeitgeberseite insgesamt 4 Verbände an den Verhandlungen teilnehmen; außer dem SLV noch die Gesamtverbände für das Verkehrsgewerbe in Koblenz sowie in Kaiserslautern und ein weiterer gesonderter Omnibusverband. Derzeit muss mit schwierigen und langwierigen Verhandlungen gerechnet werden und es bleibt abzuwarten, ob die bisherige Teilung der tariflichen Regelungen nach den Bereichen gewerbliche Arbeitnehmer und Angestellte fortgeführt werden kann.

(Thomas Röhl/SLV)



# LOGISTIKIMPULSE KOMPAKT

## Neuer Name – etablierte Marke

### DSLVL benennt sich um



Der Deutsche Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL) firmiert ab sofort unter der Bezeichnung „DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e.V.“. „Mit der neuen Namensgebung soll die föderale Verbandsstruktur, in welcher der DSLVL als Dach- und Spitzenverband arbeitet, unterstrichen werden“, kommentiert Präsident Axel Plaß die Entscheidung. Jetzt mit neuem Logo bleibt die bei Politik, Presse, Öffentlichkeit und Mitgliedsunternehmen bekannte Marke „DSLVL“ aber erhalten.

Durch 16 regionale Landesverbände repräsentiert der DSLVL die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 585.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von mehr als 100 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind. Die Mitgliederstruktur reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser mit eigenen Lkw-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

„Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Speditors bestimmt“, erläutert Plaß die Ausrichtung des Bundesverbands. Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess. Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

In internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen.

## Starke Motive stellen Vielfalt der Speditions- und Logistikbranche dar

### „Logistikhelden“-Imagekampagne startet

Die neuen Image-Initiative „Die Wirtschaftsmacher“, die vom SLV aktiv und auch finanziell unterstützt wird, startet am Tag der Logistik, dem 11. April 2019, mit einem *Soft Launch* in die Imagekampagne „Logistikhelden“. An dem deutschlandweiten Aktionstag sind Unternehmen und Organisationen aufgerufen, einen Blick hinter die Kulissen ihrer Abläufe zu gewähren und so der Logistik zu mehr Sichtbarkeit zu verhelfen. „Genau dies ist auch ein wichtiges Anliegen der Wirtschaftsmacher. Deshalb lag es für uns nahe, den Start der Imagekampagne „Logistikhelden“ mit diesem Ak-

tionstag zu verknüpfen“, so Frauke Heistermann, Sprecherin der Initiative „Die Wirtschaftsmacher“. „Viele Mitmacher sind mit eigenen Veranstaltungen am Tag der Logistik aktiv. Wir bieten ihnen verschiedene Optionen, wie sie bei den Besuchern und in der Öffentlichkeit für unser gemeinsames Anliegen Aufmerksamkeit schaffen und Aufklärung betreiben können.“

Drei allgemeine Motive zur Logistik, die deren Vielfalt, Attraktivität und Bedeutung auf den Punkt bringen, stellen die Wirtschaftsmacher kostenfrei zur Verfügung. Interessierte Unternehmen können diese von der Website herunterladen und in Social Media posten oder auf anderen Kanälen verwenden. Eine weitere Mitmach-Option ist der Einsatz von Roll-up-Bannern, Ansteckern sowie Flyern mit dem Wirtschaftsmacher-Slogan „Hört auf zu jammern. Macht.“

„Die Kampagne wird umso erfolgreicher sein, je mehr Speditions- und Logistikunternehmen die Botschaften und Anliegen teilen und selbstständig kommunizieren. Den Auftakt und ersten Test dafür bildet der Tag der Logistik mit diesen tollen Mitmach-Möglichkeiten. Wir fordern alle Mitgliedsunternehmen auf, davon rege Gebrauch zu machen“, unterstützt Thorsten Hölser den Start der Imagekampagne.

Der eigentliche Kampagnenstart mit den Motiven der „Logistikhelden“ erfolgt dann im Juni 2019 rund um die *transport logistic* in München.



4.-7. Juni 2019  
Messe München  
Besuchen Sie uns!  
Halle A5.211

## Themen dieser Ausgabe

- DSLVL benennt sich um
- „Logistikhelden“-Imagekampagne Erfolg für LKA-Projektgruppe Cargo
- Neuer Konjunkturindikator: Lkw-Maut-Fahrleistungsindex
- Notfallmaßnahmen No-Deal-Brexit
- Entladegebühren in der Luftfracht
- Lkw-Kartell: weitere Klage 2019
- DSLVL-Nachwuchspreis 2019
- Manteltarifverhandlungen in Rheinland-Pfalz gestartet
- Terminkalender
- Checklisten Gefahrgut Straße GGvSEB 2019/ADR 2019

## Neue SLV-Mitglieder

- CARGO KING GmbH, Raunheim
- Ziegler GmbH, Kelsterbach

## Mit freundlicher Unterstützung der



## Erfolg für LKA-Projektgruppe Cargo

Das LKA Sachsen-Anhalt und Euro-pol haben im Rahmen des Projektes Cargo polnische Behörden bei der Festnahme von Tätern unterstützt, die im Bereich des Ladungsdiebstahls aktiv waren. Dabei konnten die Behörden Diebesgut in Höhe von über 100.000,- Euro sicherstellen. Der SLV und DSLV begrüßen diese ersten Erfolge und die damit einhergehende erhöhte öffentliche Aufmerksamkeit für das Phänomen Ladungsdiebstahl. Auf regionaler Ebene führt der SLV im April weitere Gespräche mit dem hessischen Polizeipräsidenten, um auch in Hessen noch aktiver gegen Planenschlitzer und Ladungsdiebstahl vorzugehen.

## BAG wertet Prozessdaten über die Fahrleistung der Lkw gezielt aus

## Neuer Konjunkturindikator: Lkw-Maut-Fahrleistungsindex

Der neu vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) entwickelte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex macht konkret den Zusammenhang zwischen der konjunkturellen Entwicklung und dem Verkehr von Lastkraftwagen auf deutschen Straßen deutlich.

Das BAG hat aus den im Zuge der Lkw-Mauterhebung gewonnenen digitalen Prozessdaten einen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex entwickelt, der den Verlauf der Fahrleistung nachzeichnet und frühe Hinweise zur Konjunkturentwicklung geben kann. Wegen seiner schnellen Verfügbarkeit und der konjunkturellen Aussagekraft hat das Statistische Bundesamt (Destatis) den neuen Index als saisonbereinigten Konjunkturindikator aufbereitet und seit Dezember 2018 in sein Veröffentlichungsprogramm unter Indizes aus der Lkw-Mauterhebung aufgenommen. Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex wird als monatliche Zeitreihe veröffentlicht, die im Januar 2005 beginnt und jeweils etwa 15 Tage nach Ablauf eines Berichtsmontats aktualisiert wird.

Bereits seit Januar 2008 wertet das BAG die Mautdaten auch im Rahmen der „Mautstatistik“ aus. Sowohl der Umfang des mautpflichtigen Straßennetzes als auch das der Mautpflicht zugrundeliegende Gesamtgewicht der Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen haben sich im Laufe der Zeit verändert. Mit dem Lkw-Maut-Fahrleistungsindex werden solche strukturellen Änderungen weitgehend ausgeschlos-



sen und die konjunkturelle Entwicklung wird besser sichtbar.

Die Ergebnisse zum Lkw-Maut-Fahrleistungsindex können in der Datenbank GENESIS-Online über die Tabelle 42191-0001 im Bereich der Konjunkturindikatoren und im Konjunkturmonitor abgerufen werden.

Weitere Ergebnisse der Mautstatistik des BAG sind mit Differenzierungen der mautpflichtigen Fahrleistung, zum Beispiel nach Zulassungsstaat oder Schadstoffklassen, über das bestehende Veröffentlichungsprogramm des BAG verfügbar.

(Markus Olligschläger/DSLVL)

## „Get Ready for Brexit“-Kampagne der niederländischen Häfen

## Notfallmaßnahmen für No-Deal-Brexit: keine CEMT-Genehmigungen erforderlich

Die europäischen Gremien haben ebenso wie die britische Regierung nunmehr die gesetzlichen Grundlagen zur Sicherstellung des Straßengüterverkehrs zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich im Falle eines No-Deal-Brexit verabschiedet.

Mit einer neuen Verordnung wird der Wegfall der Gültigkeit der EU-Lizenz in Bezug auf Großbritannien und Nordirland nach einem unregulierten Austritt kompensiert, indem sie unter Maßgabe der Reziprozität der entsprechenden Regeln im Vereinigten Königreich den dortigen Güterkraftverkehrsunternehmen Zugang zum EU-Markt gewährt. Die VO findet ab dem Tag nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs ohne Austrittsabkommen Anwendung. In der Praxis bedeutet dies, dass bei Beförderungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU bis zum 31. Dezember 2019 nahezu alles wie bisher bleibt und die EU-Lizenz von den Kontrollbehörden des Vereinigten Königreichs als Marktzugangsgenehmigung weiterhin anerkannt wird.

Unter Beförderungen sind dabei Fahrten zu verstehen, deren Abgangsort und Bestimmungsort auf dem Territorium der 27 EU-Staaten und im Vereinigten Königreich liegen, mit oder ohne Transitverkehre durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittstaaten.

Die britische Regierung hat zwischenzeitlich einer reziproken Regelung, wonach auch EU-Unternehmen bis zum 31. Dezember 2019 mit der EU-Lizenz

Verkehre mit Großbritannien durchführen können, zugestimmt. Aufgrund dieser gesetzlichen Beschlüsse ist es nunmehr nicht mehr erforderlich, CEMT-Genehmigungen für diese Verkehre für das Jahr 2019 zu beantragen.

Einschränkungen gibt es allein bei der Kabotage. In den ersten vier Monaten nach einem No-Deal-Brexit dürfen zwei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen durchgeführt werden, in den nächsten drei nachfolgenden Monaten nur noch eine Kabotagebeförderung innerhalb von sieben Tagen. Danach ist bis zum Jahresende 2019 die Durchführung von Kabotagetransporten gänzlich untersagt.

Die niederländischen Häfen haben vor dem Hintergrund des anstehenden Brexit ein Verfahren entwickelt, um Unternehmen im UK-Verkehr die Zollabwicklung an den Fähr- und Shortsea-Terminals zu ermöglichen. Nach Eintritt des Brexit ist dort die Vorabmeldung aller Zolldokumente über das Port Community System von Portbase erforderlich. Die notwendige Registrierung bei Portbase kostet 499 Euro. Ohne Registrierung und Voranmeldung wird den Fahrzeugen kein Zugang zum Hafengelände gewährt. Betroffene Fahrzeuge werden dann auf speziell gekennzeichnete Parkplätze abseits der Terminals verwiesen, um die Abläufe vor Ort nicht gravierend zu stören und chaotische Zustände und lange Schlangen von Lkw im Hafengelände zu vermeiden. (Helmut Große/DSLVL)

## DSLVL hält Gebühren für nicht gerechtfertigt und verweist auf BGH-Urteil

## Streitfall Entladegebühren in der Luftfracht

Verschiedene Frachtabfertiger am Frankfurter Flughafen wollen für die Entladung von Export-Lkw Gebühren berechnen, die nur dann nicht anfallen, wenn das anliefernde Unternehmen die Güter selbst entlädt. Soweit hierfür Entladeequipment benötigt wird, soll dieses jedoch ebenfalls kostenpflichtig zur Verfügung gestellt werden.

Der DSLV hält die Abrechnung dieser Entladegebühren mangels fehlender Vertragsabrede nicht für gerechtfertigt. Das anliefernde Speditionsunternehmen ist nur verpflichtet, den Lkw zur Entladung bereitzustellen („Anlieferung frei Rampe“). Dies umfasst das Abstellen an der vereinbarten bzw. vom Luftfrachtabfertiger zugewiesenen Entladestelle und das Öffnen des Fahrzeugs. Das anliefernde Unternehmen schuldet insoweit alle Handlungen, damit das Fahrzeug entladen werden kann; der Entladung dürfen keine Hindernisse mehr entgegenstehen.

Das anliefernde Unternehmen schuldet jedoch nicht die Entladung in tatsächlicher Hinsicht. Entsprechend der bislang geübten Praxis trifft diese Pflicht den Luftfrachtführer bzw. den vom Luftfrachtführer beauftragten Luftfrachtabfertiger, der als dessen Erfüllungsgehilfe tätig wird. Dies hat der Bundesgerichtshof (BGH, Urteil vom 27.10.1978 – I ZR 114/76, NJW 1979, 493-494) bereits entschieden: „Die Obhut am Frachtgut geht auf den Luftfrachtführer über, wenn er im Falle einer Anlieferung des Frachtguts zum Flughafen mittels Lkw vom Anlieferer in die Lage versetzt wird, das Frachtgut vom Lkw zu übernehmen, und er seine Bereitwilligkeit hierzu dadurch zum Ausdruck bringt, dass er mit dem Abladen (hier: mit Hilfe eines sog. Lifters) beginnt.“

Die Ankündigung eines Luftfrachtabfertigers, die Abrechnung von Gebühren für die Lkw-Entladung mindestens bis zum 1. August 2019 zu verschieben, ändert rechtlich nichts an der Tatsache, dass der Luftfrachtabfertiger zu beabsichtigen scheint, Entladeleistungen den Spediteuren zukünftig in Rechnung zu stellen. Mehr noch: Der Luftfrachtabfertiger macht mit seinen aktuellen Ankündigungen deutlich, uneingeschränkt an seiner unzutreffenden Rechtsauffassung über eine Entladeverpflichtung des anliefernden Unternehmers festzuhalten.

Setzt der Luftfrachtabfertiger bzw. sein Personal die Ankündigungen um, bringt er damit konkludent zum Ausdruck, diese Entladeleistungen für den anliefernden Unternehmer und nicht für den Luftfrachtführer erbringen zu wollen. Auch ohne „vertragsbegünstigende“ Unterzeichnung von Arbeitsscheinen zur Lkw-Entladung besteht dann weiterhin die Gefahr, dass die konkludente Entgegennahme dieser Leistungen als eine Annahme des vom Luftfrachtabfertiger abgegebenen Vertragsangebots zur Lkw-Entladung angesehen wird.

Mit seiner Ankündigung, die Abrechnung von Entladegebühren zu verschieben, kehrt der Luftfrachtabfertiger also keineswegs zu der bis Ende 2018 gegebenen Sach- und Rechtslage zurück, sondern er will möglicherweise Fakten schaffen, die eine Vertragsbeziehung begründen sollen und zukünftig als Grundlage für die Abrechnung von Entladegebühren herangezogen werden könnten.

SLV und DSLV haben zu der Frage um die Entladegebühren in der Luftfracht Handlungsempfehlungen



für Luftfrachtspediteure und Transportunternehmer zusammengestellt:

- Jedes Unternehmen, welches die Abrechnung von Entladegebühren ihm gegenüber als unberechtigt ansieht, sollte zur Wahrung der eigenen Rechtsposition, unverzüglich den Luftfrachtabfertiger darauf hinweisen, dass er der Einführung einer Entladegebühr widerspricht und davon ausgeht, dass diese Kosten nach wie vor vom Luftfrachtführer getragen werden.
- Der Luftfrachtabfertiger sollte darauf hingewiesen werden, dass das auf dem anliefernden Fahrzeug eingesetzte eigene oder auch fremde Personal nicht bevollmächtigt ist, entsprechende Vereinbarungen mit dem Luftfrachtabfertiger abzuschließen, d.h. auch nicht bevollmächtigt ist, im Namen des Unternehmens Arbeitsscheine zu unterschreiben.
- Jedes Unternehmen sollte zudem alle eigenen Mitarbeiter sowie das von Subunternehmern eingesetzte Fahrpersonal unterrichten, keine Arbeitsscheine des Luftfrachtabfertigers zu unterzeichnen, die einen Entladeauftrag oder – bei eigener Entladung – eine kostenpflichtige Nutzung von Entladeequipment zum Gegenstand haben.
- Sollte der Luftfrachtabfertiger die Annahme der Luftfrachtsendungen ohne Anerkennung einer Zahlungspflicht für die Inanspruchnahme der Entladedienste bzw. von Entladeequipment verweigern, sollte jeder betroffene Luftfrachtspediteur den von ihm beauftragten Luftfrachtführer darüber informieren, dass die vertragsgemäße Anlieferung der Luftfrachtsendung bei seinem Erfüllungsgehilfen, dem Luftfrachtabfertiger, gescheitert ist, der Luftfrachtführer sich deshalb in Annahmeverzug befindet und für eventuell entstehende Schäden – soweit deutsches Recht anwendbar ist – nach § 280 BGB haftet.
- Es empfiehlt sich grundsätzlich, die eingesetzten Luftfrachtführer über die aktuelle Entwicklung und die Rechtslage generell zu informieren.
- Im Falle von Problemen bei der Entladung, sollte der betroffene Transportunternehmer bzw. Luftfrachtspediteur seinen jeweiligen Auftraggeber darüber informieren, dass aufgrund möglicher Annahmeprobleme beim Luftfrachtabfertiger ein Beförderungshindernis im Sinne des § 419 HGB vorliegt und Weisung des Auftraggebers hierzu einholen.

(Thorsten Hölser, SLV/Hubert Valder, DSLVL)

## Lkw-Kartell: weitere Klage 2019

Für Unternehmen, die nach wie vor Interesse haben, sich einem Klageverfahren gegen die Lkw-Kartellanten anzuschließen, besteht die Möglichkeit, sich bis zum 30.04.2019 auf der Online-Plattform [www.truckdamages.com](http://www.truckdamages.com) zu registrieren. Nach wie vor können Schadensersatzansprüche gegen die Lkw-Kartellanten geltend gemacht werden. Die dem DSLV angeschlossenen Mitgliedsunternehmen profitieren von den günstigsten Konditionen. Auch Nachmeldungen von bereits registrierten Unternehmen sind möglich.

