



EffizienzCluster
LogistikRuhr

Verbundprojekt OrGoLo:

Organisatorische Innovationen mit Good Governance in Logistik-Netzwerken

Mike Lautenschläger M. A.

Rechtliche Rahmenbedingungen für die Gestaltung globaler Logistiknetze

Förderkennzeichen: 01IC10L20A



GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

OrGoLo-Projektbericht Nr. 6

ISSN 1866-9255

Abstract

Schwarze Listen? Warenverkehrsbescheinigungen, Ursprungszeugnisse, Präferenzregeln? Gefahrstoffe, Gefahrgüter? Zollvorschriften, HS-Codes? Die Reihe an Normen, Vorschriften und Regeln ist lang, mit denen der Versender einer Ware oder ein Frachtbeauftragter in Berührung kommen. Weit über das Handelsrecht hinaus und vollständig eigentlich kaum zu fassen. Den Verantwortlichen auf allen drei Gestaltungsebenen von strategischen, taktischen und operativen Entscheidungen werden umfangreiche Kenntnisse über die rechtlichen Rahmenbedingungen des logistischen Alltags abverlangt. Fehler sind dabei schnell gemacht, mitunter für ein Unternehmen teure Fehler.

Komplex wird die Bewältigung dieser Rahmenbedingungen, bedenkt man die rasende Fluktuation in der Gesetzeslandschaft – in Deutschland, in der Europäischen Union, erst recht weltweit. Unmöglich kann man jede Gesetzesnovelle rund um den Globus, jedes Abkommen aktuell verfolgen. Dennoch ist man in der Pflicht, sich an geltendes Recht zu halten. Und stets ist man bestrebt, „seine“ Ware schnellstmöglich, legal und Gefahren überwindend ans Ziel zu bringen – möglichst ohne Nachfragen zu provozieren, ohne einen Vorteil zu verschenken und ohne unnötige Kosten zu verursachen. Die Tatsache, dass die genaue Kenntnis der Gesetzeslage in weltweiter Perspektive von Niemandem beherrscht werden kann, verdeutlicht, dass der Logistiker an vielen Stellen von einem „gesunden Rechtsempfinden“ zehren muss. Die Rechtsanwendung im täglichen Geschäft ist für ihn in der Regel wichtiger, als die Erneuerung seiner Kenntnis der aktuellen Gesetzeslage.

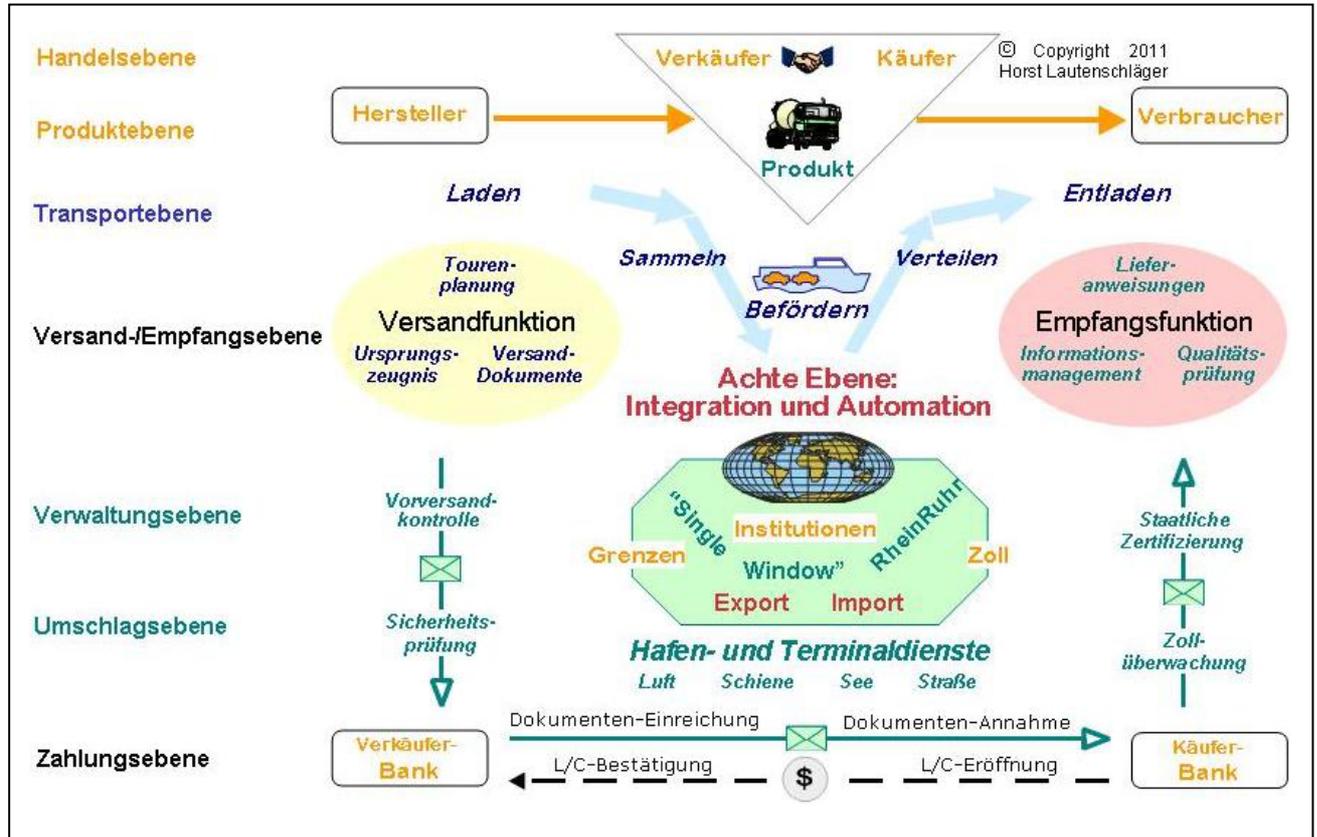
Die vorliegende Arbeit kategorisiert vor diesem Hintergrund die Rechtsmaterie, der man in der Lieferkette begegnet, mit Hilfe einer Acht-Ebenen-Übersicht. Aus acht unterschiedlichen Perspektiven werden rechtliche Schwerpunkte des Gestaltungshandelns entlang des Weges vom Verkäufer zum Käufer beleuchtet. Hierbei wird aufgezeigt, wen es unterwegs jeweils interessiert und was genau relevant sein kann. Die definierten acht Ebenen sind: Handelsebene, Produktebene, Transportebene, Versand-/Empfangsebene, Zahlungsebene, Verwaltungsebene, Umschlagsebene sowie schließlich die zukunftsweisende Ebene „Integration und Automation“.

Die Beschreibung rechtliche Rahmenbedingungen für die Gestaltung globaler Logistiknetze dient als Hilfestellung zur Entwicklung des Instrumentariums für Supply Chain Governance. Durch die Betonung verschiedener Perspektiven fokussiert der Autor auf die unterschiedliche Bedeutung der Rechtsmaterie für die jeweiligen Akteure. Bezüglich der Ausführungen zur Nutzung von Funkfrequenzen beim Einsatz von Tracking- und Tracing-Systemen (Kap. 4) greift er auf Ausführungen von Thomas Omerzu, w3logistics AG, zurück.

Diese Analyse erläutert nicht jede erdenkliche Vorschrift im Detail – das würde den Rahmen der Arbeit sprengen. Vielmehr enthält sie Orientierungspunkte, welche rechtlichen Anforderungen in der Praxis besonders relevant sind, in welchen Vorschriften diese verankert sind und welche Quellen für entsprechende Fragestellungen zu Rate zu ziehen sind. Keinesfalls kann die Arbeit eine Rechtsberatung ersetzen!

Übersicht in acht Ebenen:

Rechtliche Rahmenbedingungen für die Gestaltung globaler Logistiknetze aus acht Perspektiven



Inhaltsverzeichnis

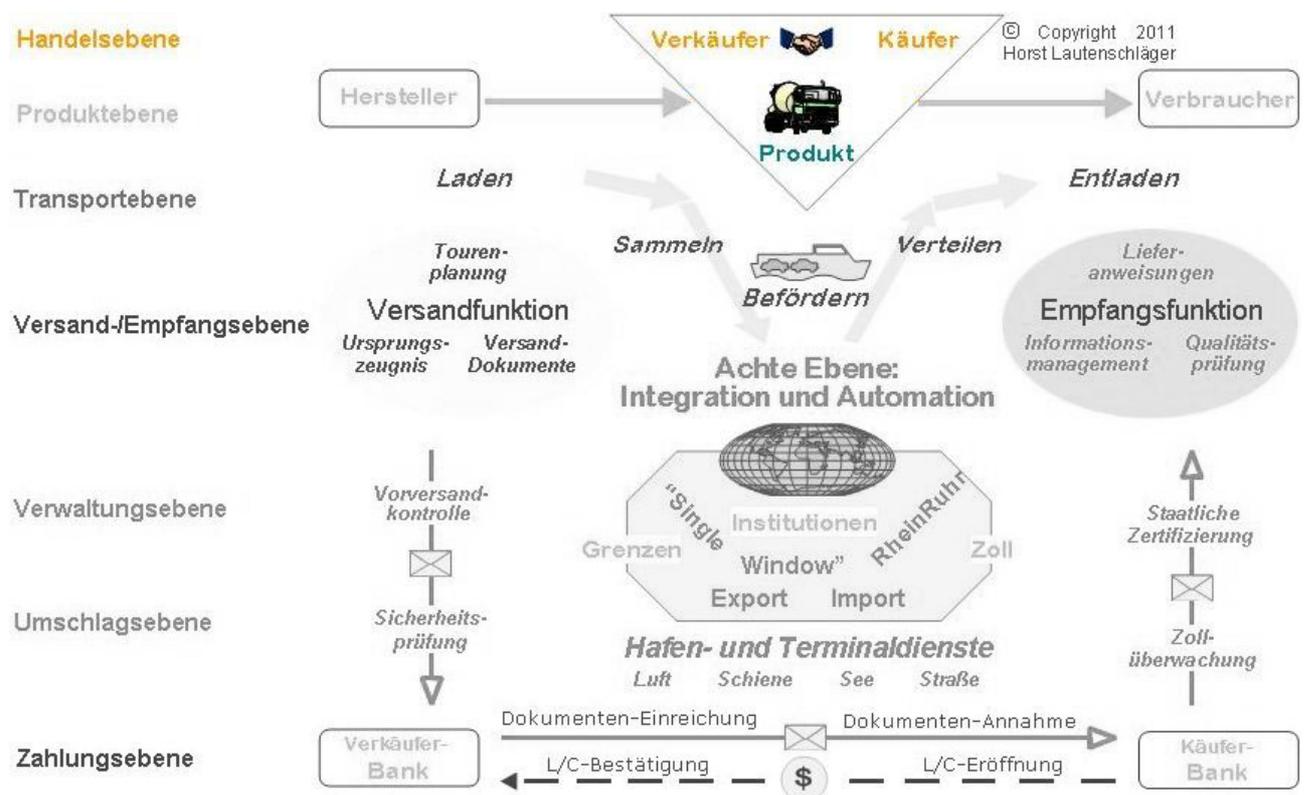
	<u>Seite</u>
Abstract.....	I
1 Handelsebene.....	1
1.1 Basis-/Handelsrechte.....	2
1.2 Verbote und Beschränkungen.....	2
1.3 Statistische Meldepflicht.....	2
2 Produktebene.....	3
2.1 Certificate of Origin (COO).....	4
2.2 Gefahrgut.....	4
2.3 Verbraucherschutz.....	4
3 Transportebene.....	6
3.1 Frachtrecht.....	7
3.2 Speditionsrecht.....	7
3.3 Verkehrsträgerrecht.....	7
3.3.1 See.....	7
3.3.2 Luft.....	8
3.3.3 Binnenwasser.....	8
3.3.4 Schiene.....	8
3.3.5 Straße.....	8
3.3.6 Multimodaler Verkehr.....	9
3.4 Transportsicherheit.....	9
3.5 Transportversicherung.....	9
4 Versand-/Empfangsebene.....	10
4.1 Präferenz-/Ursprungsrecht.....	11
4.2 Handels- und Assoziationsabkommen.....	11
4.3 Internationale Handelsklauseln.....	11
4.4 Frequenznutzung.....	12
4.5 Exportkontrolle.....	12

5	Verwaltungsebene	13
5.1	Zollvorschriften	14
5.2	Zertifizierung	14
5.3	Datenschutz	15
6	Umschlagsebene.....	16
6.1	(Flug-)Hafengesetze	17
6.2	Staatliche Kontrollpraxis	17
6.3	Anti-Terror-Maßnahmen	17
6.4	Arbeits- und Umweltschutz	18
7	Zahlungsebene.....	19
7.1	Außenwirtschaftsrecht	20
7.2	Akkreditivregeln	20
8	Integration und Automation	21
8.1	Integrierte Organisation	22
8.2	Effiziente Zusammenarbeit	22
8.3	Elektronische Zollabfertigung	22
8.4	Public Private Partnership	23

1 Handelsebene

Jedem Warentransport geht in der Regel zunächst ein Handelsgeschäft voraus. Verkäufer und Käufer einigen sich zum Beispiel über ein Kaufgeschäft. Handelsgeschäfte sind alle Geschäfte eines Kaufmanns, die zum Betrieb seines Handelsgewerbes gehören (§ 343 HGB). Weitere rechtliche Grundlagen dazu finden sich im **Bürgerlichen Gesetzbuch** (BGB). Im vierten Buch des **Handelsgesetzbuchs** (HGB) finden sich konkrete Bestimmungen zum Handelsgeschäft.

Im internationalen Geschäft sind darüber hinaus einzelne **Verbote und Beschränkungen** zu beachten. Mit Käufern, die ihren Sitz etwa in Embargo-Ländern haben, dürfen keine oder nur beschränkt Handelsgeschäfte abgeschlossen werden. Aufschluss hierüber gibt unter anderem das Außenwirtschaftsgesetz (AWG, vgl. Kap. 7.1). Zudem muss die Ausfuhr von Waren, die auf der **Ausfuhrliste** geführt werden, vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle genehmigt werden.



>>> SZENARIO:

Der Verkäufer versichert sich, dass der potenzielle Kunde keinem Embargo unterliegt und auch sonst keine Ausfuhrbeschränkungen für das anvisierte Produkt vorliegen. Verkäufer und Käufer schließen einen Kaufvertrag.

1.1 Basis-/Handelsrechte

Im **Bürgerlichen Gesetzbuch** (BGB) wird zunächst die Geschäftsfähigkeit von Personen (§§ 140 ff. BGB) definiert. Zudem findet das Vertragsrecht darin seine Grundlagen. **Allgemeine Geschäftsbedingungen** (AGB), wie sie inzwischen in allen EU-Staaten – auch im Sinne des Verbraucherschutzes (vgl. Kap. 2.3) – nahezu gleich angewendet werden, erleichtern die Vertragsgestaltung, schränken gleichzeitig aber die grundsätzlich geltende Vertragsfreiheit ein.

Das Handelsrecht im engeren Sinne gilt für sämtliche Wirtschaftszweige. Die Rechtsgrundlage zum Handelsgeschäft findet sich im **Handelsgesetzbuch** (HGB). Gleichzeitig muss für Verträge mit ausländischen Partnern das jeweils geltende ausländische Recht beachtet werden. Zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten ist es ratsam, sich von vornherein gemeinsam einem internationalen Schiedsgericht, zum Beispiel der Internationalen Handelskammer (ICC) in Paris, zu unterwerfen.

1.2 Verbote und Beschränkungen

Weltpolitisches Geschehen spielt für den internationalen Warentransport eine entscheidende Rolle, wenn sich eine kritische Situation zwischen Staaten zuspitzt, diplomatisch nicht mehr zu lösen ist und ein Krieg als letztes Mittel der Zieldurchsetzung vermieden werden soll. Dann greifen Regierungen, Staatengemeinschaften oder die Vereinten Nationen häufig zu einem Embargo. Ein Embargo kann sich gegen Staaten, aber auch gegen Institutionen oder gar Personen richten, oder sich auch auf einzelne Waren (z.B. Waffen) beschränken.

Verboten ist die Warenausfuhr in Länder, gegen die ein Totalembargo verhängt wurde. Bei verhängtem Teilembargo gilt das Verbot nur für einzelne Wirtschaftsbereiche bzw. Güter. Genaue Informationen hierzu enthält das **Merkblatt zum Außenwirtschaftsverkehr mit Embargo-Ländern** vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Darüber hinaus gibt die **Ausfuhrliste** Auskunft über diejenigen so genannten „Dual-Use-Güter“, die zur Ausfuhr einer vorherigen Genehmigung bedürfen. So zum Beispiel für Güter, die zwar keine Waffen sind, wohl aber durch den Verwender als solche genutzt werden könnten (s. Kap. 4.3). Diese aufwendige Vorgehensweise erschwert vielen Unternehmen die Arbeit, weil sie ihre eigentlich harmlosen Erzeugnisse daraufhin überprüfen (lassen) müssen, ob sie zu „gefährlichen“ Zwecken verwendet werden könnten. Regeln zur Außenwirtschaft beziehen sich unter anderem auch auf den Verkehr von Devisen (s. Kap. 7.2).

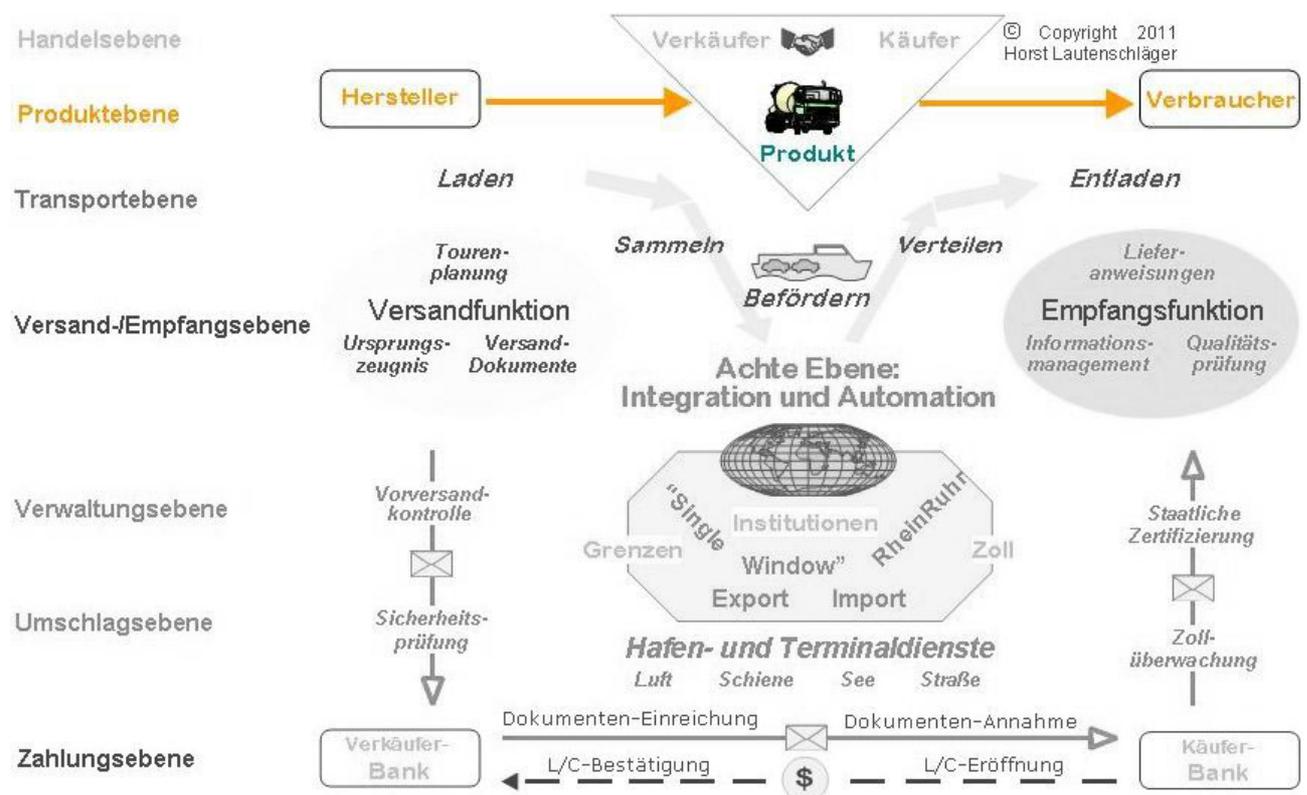
1.3 Statistische Meldepflicht

Das Statistische Bundesamt ist die zentrale deutsche Sammelstelle für Daten zu Ex- und Importen von Waren. Erfasst werden nach Maßgabe unter anderem von Verordnungen der Europäischen Union die Warenbewegungen innerhalb der Union (**Intrastat**) sowie im Geschäft mit Drittländern (**Extrastat**). Extrastat-Daten werden durch die Zollbehörde nach Erhalt der Ausfuhrmeldung automatisch weitergeleitet, für die Abgabe von Intrastat-Meldungen ist das außenhandelstreibende Unternehmen selbst verantwortlich. Gemäß **EG-Verordnung Nr. 638/2004** sind hierfür der ein- und ausgehende grenzüberschreitende Warenverkehr zu melden. Dies gilt auch für Waren, die unentgeltlich oder auf ausländische Rechnung über die innergemeinschaftliche Grenze verbracht werden. Intrastat-meldepflichtig sind Unternehmen, deren Warensendungen einen jährlichen Mindestwert (derzeit: 400 000 Euro) überschreiten.

2 Produktebene

Das Produkt, das vom Versender zum Empfänger transportiert werden soll, muss mitunter aus Sicht des Transporteurs, der unterschiedlichste rechtliche Bestimmungen beachten muss, besonderen Anforderungen genügen. Sowohl hinsichtlich der Beschaffenheit bzw. seiner Verpackung als auch des Ursprungs können hieraus unterschiedliche Folgen entstehen.

Ein speziell produktbezogenes Dokument ist das Certificate of Origin (COO), das Ursprungszeugnis. Darüber hinaus sind Gefahrgutvorschriften zu beachten und auch der Verbraucherschutz spielt eine wichtige Rolle.



>>> SZENARIO:

Der Versender prüft vor Verladung seines Produkts besondere Anforderungen an dessen Deklaration und Verbraucherschutzvorschriften. Wird es im Zielland gefordert, wird ein Ursprungszeugnis für das Produkt ausgestellt. Handelt es sich um ein Gefahrgut, kennzeichnet und klassifiziert er dies und erstellt entsprechende Begleitdokumentation.

Informations-Quellen: Bundesministerium für Finanzen, Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern.

2.1 Certificate of Origin (COO)

Das Certificate of Origin (Ursprungszeugnis) ist ein Bestandteil der Zollpapiere, die einem Warentransport beigelegt werden. Das Zeugnis beschreibt eine eindeutige Herkunftsangabe für die zu transportierende Ware nach Menge, Art und Beschaffenheit. Das COO wird in Deutschland in der Regel von den Industrie- und Handelskammern oder Handwerkskammern ausgestellt. Mit diesem Beleg lässt sich unter Umständen die Einfuhrgenehmigung bewirken, sofern eine solche nur für Waren definierter Ursprungsländer zugelassen wird. Zudem ist der Nachweis des Ursprungs erforderlich zur Warenstrom-Kontrolle im internationalen Warenverkehr sowie für die Durchführung von Antidumping-Maßnahmen. Ob ein Certificate of Origin notwendig ist, entscheidet in der Regel das Land, in das die Ware gesendet wird. Von Regelungen über den (nichtpräferenziellen) Warenursprung sind andere Vorschriften zu unterscheiden, die sich mit dem Warenursprung im Zusammenhang mit der Gewährung von Zollpräferenzen befassen (s. Kap. 4.1).

2.2 Gefahrgut

Besondere Behandlung bei der Versandvorbereitung kommt Gefahrgütern zu. Über die Klassifizierung von gefährlichen Gütern bestehen international weitgehend einheitliche Regeln. Dazu werden die **UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods** herangezogen, festgelegt von den Vereinten Nationen. Darüber hinaus gibt es weitere Regelungen für spezielle Verkehrsträger, wie das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), die Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr (RID), den International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code), das Europäische Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) sowie die IATA Dangerous Goods Regulations (IATA-DGR).

Für jedes zu versendende Gefahrgut ist nach diesen Vorschriften ein Gefahrzettel zu erstellen und gut sichtbar an der Ware anzubringen. Der Gefahrzettel ist ein auf die Spitze gestelltes Quadrat, welches ein Piktogramm sowie einen Nummerncode der entsprechenden Gefahrklasse enthält. Welche Vorschriften für den Transport von Gefahrgütern zu beachten sind, siehe Kap. 3.4.

2.3 Verbraucherschutz

Verbraucherschutz wird seit einigen Jahren in Deutschland und in der Europäischen Union deutlich verschärft. Welchen Stellenwert er inzwischen einnimmt, ist etwa daran zu erkennen, dass die Bundesregierung seit 2001 ein eigenes Ministerium hierfür eingerichtet hat. Dennoch gibt es kein einheitliches Verbraucherschutzgesetz und damit ist der Verbraucherschutz juristisch schwer einzugrenzen.

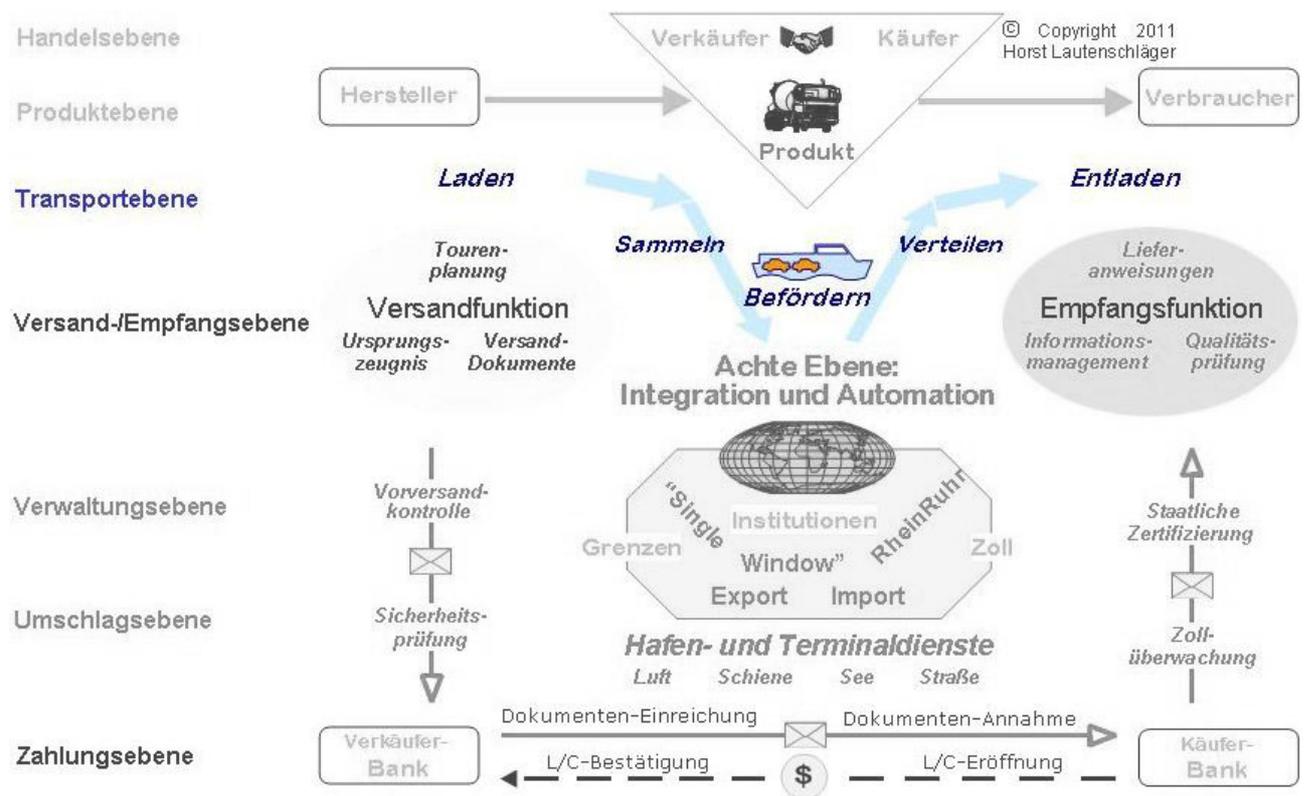
Viele Normen wurden auf diesen Gesichtspunkt hin angepasst, mit dem Ziel, europaweit eine Vereinheitlichung zu schaffen. So zum Beispiel das **Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb** (UWG), welches den Schutz der Verbraucherinnen und Verbraucher nunmehr explizit hervorhebt. Garantien, Mängelgewährleistungsrechte und Produkthaftung spielen zudem im Verbraucherschutz eine wichtige Rolle, sowie der Gesundheitsschutz.

Eine weitere wichtige Vorschrift betrifft die Kennzeichnung von erzeugten Gütern mit dem Begriff „Made in ...“ Eine derartige Kennzeichnung hat in der internationalen Wirtschaftspraxis eine hohe Bedeutung. Sie ist mit der Ursprungsangabe im COO (Ursprungszeugnis) nicht zu verwechseln und kann durchaus von ihr abweichen, weil die Bestimmung des Ursprungs auf einer anderen gesetzlichen Grundlage geschieht (s. Kap. 2.1). Gleichwohl können derartige Abweichungen zu Schwierigkeiten bei der flüssigen Transportabwicklung führen.

3 Transportebene

Zentrales Dokument eines Waren-Transports ist der Frachtbrief. Er dokumentiert den Abschluss eines Frachtvertrages. Außerdem gilt er als Nachweis für Anzahl, Gewichte, Mengen und Inhalte der zu transportierenden Güter. Der **Frachtvertrag** ist die übereinstimmende Willenserklärung von Versender und Frachtführer. Er ist zum einen im **Handelsgesetzbuch (HGB)** geregelt, zum anderen in den **Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp)**. Rechte und Pflichten von Versender und Frachtführer werden in den genannten Bestimmungen geregelt.

Rechtliche Spezifizierungen existieren für die unterschiedlichen **Verkehrsträger**: Wasser, Luft, Schiene und Straße. Neben einschlägigen deutschen Gesetzen sind internationale Abkommen zu beachten. Die **Transportsicherheit** schließlich spielt in jeder Phase des Transports eine wichtige Rolle und ist daher als rechtlich besonderer Schwerpunkt separat zu betrachten. Die Sicherheit des Transports muss stets lückenlos gewährleistet sein und die Verantwortung dafür wird von Akteur zu Akteur in der Lieferkette weitergereicht. Haftung und Schadensersatzregelungen für unterschiedliche Risiken auf dem Transportweg (Sachschäden, Lieferfristüberschreitung etc.) enthalten ebenfalls HGB und ADSp.



>>> SZENARIO:

Der Versender verpackt das Gut beförderungssicher und kennzeichnet es. Notwendige Informationen und Begleitdokumentation sind dem Frachtführer zu übergeben. Der Frachtführer gewährleistet die betriebssichere Verladung des Gutes sowie die fristgemäße Ablieferung beim Empfänger. Bei Umladung gehen genannte Pflichten auf den folgenden Transporteur über.

Informations-Quellen: Deutsche Gesellschaft für Transportrecht, Deutscher Speditions- und Logistikverband, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft.

3.1 Frachtrecht

Frachtrechtsbestimmungen regeln allgemein die Beförderung auf der Straße und auf See, mit der Bahn, auf Binnengewässern sowie mit Luftfahrzeugen. Die §§ 407 - 450 HGB greifen ab Übernahme des zu transportierenden Gutes bis zu seiner Auslieferung. Zudem wird der Haftungsumfang definiert für Güterschäden (Verlust, Beschädigung), Verspätungsschäden und Vermögensschäden.

3.2 Speditionsrecht

Der Speditionsvertrag basiert auf dem vierten Buch im HGB: Handelsgeschäfte. Ab § 453 ist das Speditionsgeschäft definiert, vor allem spezielle Haftungsfragen, wenn neben dem Frachtführer auch ein Spediteur an einem Transport mitwirkt. Über das allgemeine Handelsrecht hinaus sind die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen maßgebend sowie die Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer.

3.3 Verkehrsträgerrecht

Über das reine Handelsgeschäft hinaus sind im Rahmen des Waren-Transports Gesetze zu beachten, die teilweise nur für einzelne Verkehrsträger gelten. Gerade im internationalen Warenverkehr wird dies zur Herausforderung, da vielfältige zwischenstaatliche Abkommen zu beachten sind, die in der Historie einigen Änderungen unterworfen wurden. Jeweils gibt es nationale Gesetze sowie internationale Übereinkommen und Verträge, die in erster Linie Bestimmungen zum Zustandekommen eines Frachtvertrags sowie Haftungsfragen des Frachtführers zum Inhalt haben.

3.3.1 See

Der Seehandel wird allgemein bereits im **Handelsgesetzbuch** geregelt (§§ 476 - 905 HGB). Darüber hinaus sind in den letzten Jahrzehnten mehrmals erweiterte internationale Regeln aufgestellt worden. Die Wichtigsten sind: Haager Regeln (1924), Visby Regeln (1968), SDR Protokoll (1969)

und **Hamburger Regeln** (1978). Die Hamburger Regeln sind ein aktuell gültiges Übereinkommen über die Beförderung von Gütern auf See, beschlossen von Regierungsvertretern aus 78 Nationen. Sie gelten für alle Stückgutbeförderungen.

3.3.2 Luft

Luftfrachtverkehr findet allgemeine Rechtsgrundlagen im **Luftverkehrsgesetz** (LuftVG). Da, wie im Seehandel, auch der Luftfrachtverkehr in der Regel über Hoheitsgebiete mehrerer Länder unterwegs ist, sind auch hier diverse Übereinkommen getroffen worden. In der IATA (International Air Transport Association) haben sich internationale Fluggesellschaften zusammengeschlossen, mit der Absicht zur Standardisierung und einheitlicher Kommunikation. Nach den Terroranschlägen 2001 in den USA wurde in Deutschland zusätzlich ein **Luftsicherheitsgesetz** (LuftSiG) verabschiedet.

Die wichtigsten internationalen Abkommen sind: Warschauer Abkommen (1929), Haager Protokoll (1955), Abkommen von Guadalajara (1961), Protokoll von Guatemala-Stadt (1971), Montrealer Protokolle (1975) und **Montrealer Übereinkommen** (MÜ, 1999). Da nicht alle Staaten Vertragsstaaten des MÜ sind, ist stets zu prüfen, welches Vorgängerabkommen zur Geltung kommt.

3.3.3 Binnenwasser

Transport- samt Haftungsfragen im Binnenschiffverkehrsverkehr werden grundsätzlich im **Binnenschiffahrtsgesetz** (BinSchG) geregelt. Darüber hinaus regelt das **Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt** (CMNI) den internationalen Güterfrachtverkehr auf Binnenschiffahrtsstraßen, verabschiedet von allen 15 europäischen Staaten, die Binnenschiffahrt betreiben. Eine Besonderheit gilt hinsichtlich der Schifffahrt auf dem Rhein, der als internationale Wasserstraße ausgewiesen ist. Für den dortigen Verkehr gilt die „Mannheimer Akte“, die als zwischenstaatliche Übereinkunft aus dem Jahr 1868 in ihren Grundzügen bis heute verbindliche Gesetzeskraft entfaltet.

3.3.4 Schiene

Die **Eisenbahn-Verkehrsordnung** (EVO) beinhaltet die Basis nationaler Vorschriften im deutschen Eisenbahnfrachtverkehr. Im **Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr** (COTIF) sind weitere Vorschriften zum grenzübergreifenden Verkehr geregelt. Dieses Abkommen wurde von allen europäischen Staaten unterzeichnet, gilt darüber hinaus aber auch in Marokko, Algerien, Tunesien, Libanon, Irak und Iran.

3.3.5 Straße

Im Straßenverkehr schließlich gibt es ebenfalls nationale wie internationale Gesetzesgrundlagen. Das **Güterkraftverkehrsgesetz** (GüKG) beinhaltet Bestimmungen für Frachtgeschäfte auf deutschen Straßen, das **Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr** (CMR) Bestimmungen im grenzüberschreitenden Warenverkehr auf der Straße. Geht das zu transportierende Gut ins Ausland, ist ein spezieller CMR-Frachtbrief (s. auch Kap. 8)

zu erstellen. Artikel 34 bis 40 CMR spezifizieren Bestimmungen über die Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer. In Artikel 2 CMR befindet sich eine Regelung für Huckepacktransporte. Solche liegen dann vor, wenn ein mit Gütern beladenes Fahrzeug auf einem Teil der Strecke zur See, mit der Eisenbahn, auf Binnenwasserstraßen oder auf dem Luftweg befördert wird.

3.3.6 Multimodaler Verkehr

Multimodaler Verkehr bezeichnet einen Transport über mehrere unterschiedliche Verkehrsträger. In der **Konvention der Vereinten Nationen über die internationale multimodale Güterbeförderung** wird in Artikel 1 der multimodale Beförderungsvertrag wie folgt definiert: „Im Sinne dieser Konvention bedeutet ‚multimodaler Beförderungsvertrag‘ einen Vertrag, in dem sich ein Unternehmer der multimodalen Beförderung gegen Zahlung von Fracht verpflichtet, eine internationale multimodale Beförderung durchzuführen oder durchführen zu lassen.“

3.4 Transportsicherheit

Die Sicherheit im Frachtverkehr spielt in unterschiedlicher Hinsicht eine stets wichtige Rolle. In der Perspektive des Transports als solchen ist zum einen die Verpackung und Verladung von Bedeutung und zum anderen der Umgang mit Gütern, von denen eine besondere Gefahr ausgeht.

Das **Handelsgesetzbuch** beinhaltet die Vorschriften zu Ersterem. Die Verpackung und Kennzeichnung des Gutes hat danach zunächst grundsätzlich der Versender zu gewährleisten (§ 411 HGB). Der Frachtführer hat schließlich für die betriebssichere Verladung zu sorgen (§ 412 HGB). Bei als gefährlich deklarierten Gütern (siehe auch 2.2) sind spezielle Vorschriften zusätzlich zu berücksichtigen. Zu differenzieren und nicht zu verwechseln sind dabei grundsätzlich Gefahrgüter (z.B. Sprengstoffe, Gase und radioaktive Stoffe, aber auch Waffen, Munition oder Batterien), und Gefahrstoffe (z.B. explosionsgefährliche, brandfördernde, giftige oder ätzende Stoffe).

Der Transport von „Gefahrgütern“ wird im **Gefahrgutbeförderungsgesetz** (GGBefG) geregelt, der Umgang mit Gefahrstoffen in der **Gefahrstoffverordnung** (GefStoffV). Jeder Gefahrguttransport muss auf einem speziellen Beförderungspapier dokumentiert sein, welches der Frachtführer mitführen muss. Das Beförderungspapier enthält Angaben zur Klassifizierung mit UN-Nummer (vgl. Kap. 2.2), Namen und Anschriften von Versender und Empfänger, sowie Verpackungsart und evtl. Tunnelbeschränkungscode. Zudem muss der Gefahrzettel beigefügt sein.

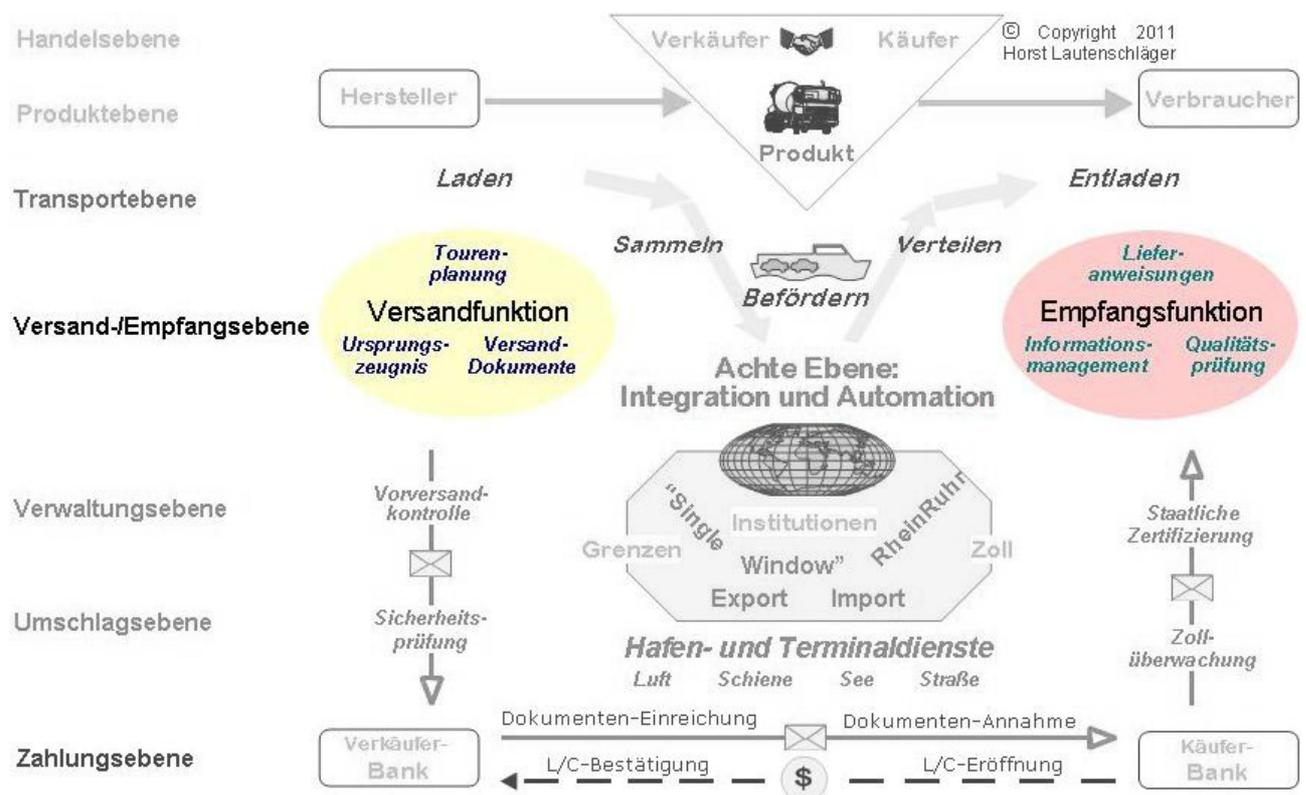
3.5 Transportversicherung

Ohne Transportversicherung ist heutiger weltweiter Warenverkehr mit all seinen Unwägbarkeiten kaum denkbar. In erster Linie wird dabei die zu transportierende Ware gegen Beschädigung oder Verlust versichert. Die Versicherung umfasst nicht nur Schäden, die während des Luft-, See- oder Landtransports entstehen, sondern auch während des Umschlags beziehungsweise der Lagerung unterwegs auf dem Weg zum Zielort. Grundlage für beinahe alle Transportversicherungen auf See- und Landwegen bilden die **Institute Cargo Clauses** (ICC) der International Underwriting Association of London. Im Luftfrachtverkehr ist entscheidend, welches **internationale Abkommen** im Einzelfall heranzuziehen ist (s. Kap. 3.3.2).

4 Versand-/Empfangsebene

Für den Transport muss die Ware sicher verpackt und verladen werden (s. Kap. 3). Vor dem Versand bedarf es aber bereits der Aufbereitung der richtigen Dokumentation. Dazu muss berücksichtigt werden, in welches Land geliefert wird. Gibt es dort Handels- oder Assoziationsabkommen? Liegt eine Präferenzberechtigung vor? Die richtigen Dokumente müssen an die richtige Stelle gelangen und die Reise der Ware (Route, Tour) muss geplant werden.

Zur Optimierung der Planung und zur Qualitätsprüfung werden bereits standardmäßig Tracking- und Tracing-Systeme genutzt. Für den Einsatz eines modernen Tracking- und Tracing-Systems ist die Nutzung von Mobilfunk (GSM) ohne Alternative. Zur Gewährleistung einer (nahezu) weltweiten Verfügbarkeit sind dabei die von den regionalen Mobilfunk Providern bereitgestellten Infrastrukturen (insbesondere Frequenzbereiche) zu nutzen. Die Einhaltung rechtlicher Rahmenbedingungen bei der Frequenznutzung ist damit durch diese Anbieter sicherzustellen.



>>> SZENARIO:

Der Versender plant die Route und bereitet die notwendige Dokumentation auf. Unter Einsatz eines modernen Tracking- und Tracing-Systems wird die Sendung virtuell überwacht.

Informations-Quellen: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Bundesministerium der Finanzen, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Internationale Handelskammer (ICC).

4.1 Präferenz-/Ursprungsrecht

Präferenzmaßnahmen sind zollrechtliche Vorzugsbehandlungen für Waren aus bestimmten Ländern. Liegt die Präferenzberechtigung für eine Ware vor, kann sie mit ermäßigtem Zollsatz oder gar zollfrei importiert werden. Zahlreiche **Abkommen**, die die EU mit anderen Staaten geschlossen hat, bilden die rechtliche Grundlage für entsprechende Berechtigungen.

Vor einem Warenversand muss geprüft werden, ob es mit dem Zielland ein entsprechendes Abkommen gibt. Grundet sich die Vorzugsbehandlung auf den freien Warenverkehr innerhalb einer Zollunion (Beispiel: EU – Türkei), so handelt es sich um eine Freiverkehrspräferenz. Im Unterschied dazu gibt es die Ursprungspräferenz. Hierfür muss eine **Warenverkehrsbescheinigung** (zum Beispiel: EUR.1) oder eine **Ursprungserklärung** (nicht zu verwechseln mit einem Ursprungszeugnis – vgl. Kap. 2.1) die Präferenzberechtigung der zu liefernden Ware nachweisen.

Um ursprungspräferenzberechtigt sein zu können, müssen Warenlieferungen festgelegte Ursprungsregeln erfüllen. Hierfür sind einschlägige Präferenzregelungen heranzuziehen. Notwendig ist zudem, die Ware nach dem Zolltarifschema richtig zu klassifizieren und ihr die gültige Warenpositionsnummer (basierend auf einem HS-Code) zuzuordnen. Die deutsche Zollverwaltung hält umfassende Informationen zum Thema Warenursprung und Präferenzen bereit.

4.2 Handels- und Assoziationsabkommen

Wenn Staaten miteinander ein Handelsabkommen schließen, dann regeln sie so den Handel untereinander. Diese Außenhandelsbeziehung klärt zum Beispiel Fragen zur Ein- und Ausfuhr von Gütern, zum Zugang zu Häfen oder Flughäfen, die wirtschaftliche und technische Zusammenarbeit oder die Lieferung von Rohstoffen. Das umfassendste weltweite Handelsabkommen ist das **Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen** (GATT = General Agreement on Tariffs and Trade).

Als Assoziationsabkommen werden Abkommen bezeichnet, die ebenfalls den Status völkerrechtlicher Verträge besitzen. Hierbei bilden die Partnerstaaten eine Gemeinschaft, die zum Beispiel eine Freihandelszone gründet. Eine solche besteht etwa durch das Europäische Freihandelsabkommen (EFTA) zwischen der EU und Norwegen, Schweiz, Liechtenstein sowie (noch) Island.

4.3 Internationale Handelsklauseln

Die **International Commercial Terms** (kurz: Incoterms) definieren Handelsbedingungen im Außenhandel. Sie standardisieren die Auslegung der Pflichten von Käufern und Verkäufern hinsichtlich Transportkosten sowie die Haftung für Verlust oder Beschädigung der Ware. Sie enthalten allerdings keine Regelung zur Zahlungsabwicklung. Auch für den Fall von Vertragsbruch sind in den Incoterms keine Rechtsfolgen festgelegt.

Rechtswirksam werden die Incoterms nur, wenn sie ausdrücklich im Kaufvertrag vereinbart werden. Gesetzeskraft haben sie keine. In der globalen Wirtschaftspraxis genießen sie jedoch eine sehr verbreitete Anwendung und sind als anerkanntes Normenwerk kaum mehr wegzudenken. Herausgegeben werden die Incoterms von der Internationalen Handelskammer (International Chamber of Commerce, ICC). Sie werden regelmäßig an aktuelle Entwicklungen angepasst.

4.4 Frequenznutzung

Funkfrequenzen sind ein knappes Gut und ihre Nutzung unterliegt einem permanenten Wandel. Neue Technologien und neue Geschäftsmodelle konkurrieren um das knappe Gut. Die Umstellung von analoger auf digitale Rundfunkübertragung setzt viele Frequenzbereiche frei, die anderweitig genutzt werden können. Neue Geschäftsmodelle wie zum Beispiel E-Commerce, Breitbandinternet, digitales HD-Fernsehen können die zukünftigen Wachstumserwartungen erfüllen, wenn geeignete Funkfrequenzen zur Verfügung stehen.

Weltweit unterliegt nahezu überall die Nutzung von Funkfrequenzen staatlicher Regulierung, in der Regel auf nationaler Ebene. In Deutschland regelt die Frequenzuteilung der § 55 **Telekommunikationsgesetz** (TKG). Die hier vorgeschriebene Regulierung wird von der Bundesnetzagentur wahrgenommen. Die Bundesnetzagentur unterscheidet folgende Frequenzuteilung und Nutzung gemäß §§ 142 f. TKG: BOS-Funk, Bündelfunk, Flugfunk, Ortungsfunk, Nichtöffentlicher Mobilfunk, Versuchsfunk, Richtfunk, Seefunk, Fester Funkdienst (< 30 MHz), Kurzzeitnutzungen, Lang-, Mittel-, und Kurzwellenbereich, Satellitenfunk, Rundfunk.

4.5 Exportkontrolle

Die Regelungen zur Exportkontrolle sind komplex. Teilweise sind Angaben des Vorlieferanten erforderlich, um entscheiden zu können, ob eine Ausfuhr genehmigungspflichtig ist. Noch mehr stellt sich zur Exportkontrolle die Frage nach dem ausländischen Empfänger oder Verwender der Ware. Jeder Exporteur muss in eigener Verantwortung prüfen, ob seine Ware in der **Ausfuhrliste** (Anhang zur Außenwirtschaftsverordnung) enthalten ist. Wenn Waren in der Ausfuhrliste enthalten sind, ist ihre Ausfuhr aus der EU genehmigungspflichtig. Sie können sogar Beschränkungen bei der Verbringung in andere EU-Länder unterliegen.

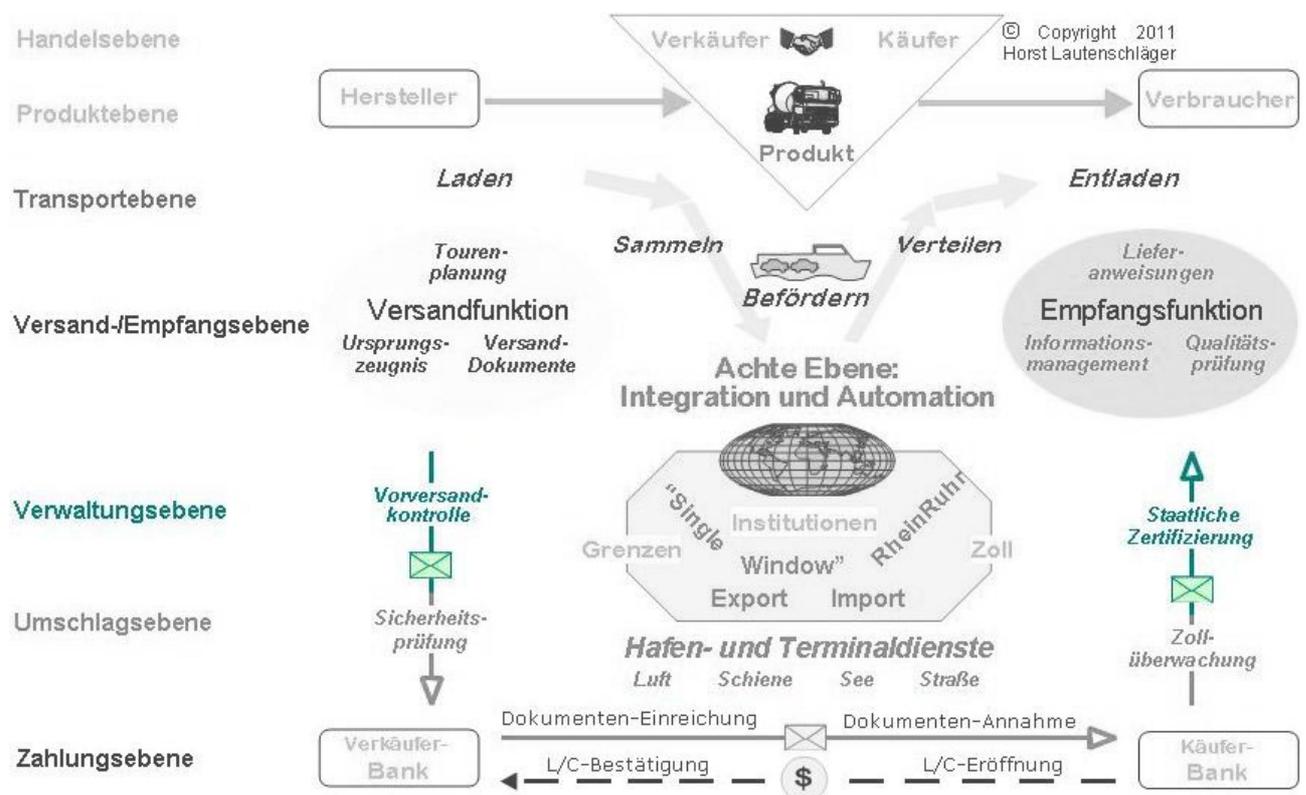
Die Ausfuhrliste enthält Waren, die entweder als Waffen und Rüstungsgüter klassifiziert werden oder als Güter mit doppeltem Verwendungszweck (Dual-Use-Güter), also Güter mit ziviler oder militärischer Verwendungsmöglichkeit. Letzteres gilt insbesondere für Waren, die zur Produktion von konventionellen und ABC-Waffen dienen sowie für Technologien von strategischer Bedeutung. Eine Genehmigungspflicht kann daneben auch bestehen, wenn die Ware nicht in der Ausfuhrliste enthalten ist. Dies ist der Fall, wenn der Exporteur von einer beabsichtigten militärischen Nutzung seines Produkts weiß.

Eine weitere wichtige Informationsquelle zur Exportkontrolle sind die **Frühwarnschreiben** der Bundesregierung. Frühwarnschreiben enthalten eine Liste kritischer Empfänger, bezogen auf den Bedarf an konventioneller Rüstung, Massenvernichtungsmittel und Trägertechnologie. Sie sollen dem Exporteur helfen, Beschaffungsversuche im Kontext etwa von Massenvernichtungswaffen oder Trägertechnologie im Vorfeld zu erkennen, um nicht unabsichtlich zur Beschaffung von Produkten im Rahmen derartiger Zwecke beizutragen. Frühwarnschreiben existieren etwa für Iran, Nordkorea, Pakistan, Sudan, Syrien und Vereinigte Arabische Emirate.

5 Verwaltungsebene

Im- und Exportsendungen werden begleitet von staatlichen Verwaltungsakten, vor allem im Bereich **Zoll**. Der Exporteur muss ab einem Warenwert von 1000 Euro oder einem Gewicht von 1000 Kilogramm eine Ausfuhranmeldung abgeben. Bestimmte Warensendungen werden während der Beförderung unter Verschluss gehalten bzw. in Zolllagern zwischengelagert. Vereinfachungen erfährt der Exporteur oder der mit der Warenmanipulation befasste Logistikdienstleister, dem zum Beispiel der Status des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ vom Hauptzollamt bewilligt wurde.

Neben umfangreichen Zollvorschriften ist auch der **Datenschutz** zu beachten – ein Bereich, der aktuell ständiger Veränderung unterworfen wird, gerade wenn es um grenzübergreifende Verarbeitung personenbezogener Daten geht.



>>> SZENARIO:

Der Versender nimmt die Möglichkeit in Anspruch, als „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ anerkannt zu werden. Für die Verarbeitung personenbezogener Daten beachtet er die Einhaltung aktuell geltender Datenschutzbestimmungen.

Informations-Quellen: Bundesministerium der Finanzen, Internationale Organisation für Normung (ISO), Der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit, Europarat.

5.1 Zollvorschriften

Die Ausfuhr von Waren unterliegt zahlreichen Zollvorschriften, die unter anderem vom Ausführender die (elektronische) Abgabe einer Ausfuhrmeldung verlangen. Ab einem Warenwert von 3000 Euro muss die Ausfuhranmeldung vom örtlich zuständigen Binnen Zollamt vorabgefertigt werden. Dieses wird als Ausfuhrzollstelle bezeichnet. Beim späteren Überschreiten der Zollgrenze findet eine weitere Überwachung durch die Ausgangszollstelle statt. Zur exakten Deklaration des Sendungsinhalts ist eine Warennummer aus dem **Warenverzeichnis für die Außenhandelsstatistik** erforderlich.

Bei der Einfuhr von Waren erhebt der Staat in der Regel Zollabgaben vom Einführer. Zölle sind Steuern im Sinne der **Abgabenordnung** (AO). Der Zollwert setzt sich insbesondere zusammen aus Verkaufspreis, Transportkosten und sonstigen Transaktionskosten. Die Grundlage zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer wird schließlich ermittelt aus Preis plus Transport plus Transaktion plus Zoll. In den meisten Fällen des internationalen Warenhandels ist es sinnvoll, dass sich der Versender über die Einfuhrbedingungen des Ziellandes informiert, um die Rechtsfolgen der Warenversendung für seinen dort ansässigen Kontrahenten vorab berechnen zu können.

Einen besonderen Status kann der Zollbeteiligte durch eine Zertifizierung zum „**Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten**“ (AEO) erwerben. Den AEO zeichnet besondere Zuverlässigkeit und Vertrauenswürdigkeit aus, was ihm eine Bevorteilung im Rahmen der Zollabfertigung ermöglicht. Das Zertifikat kann für den Bereich „Zollrechtliche Vereinfachungen“ oder für den Bereich „Sicherheit“ erworben werden, oder auch als Kombinations-Zertifikat. Rechtsgrundlage für diese Sonderstellung ist der Zollkodex (ZK) sowie die Zollkodex Durchführungsverordnung (ZK-DVO).

Zur Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit von Warenlieferungen beauftragen manche Staaten, insbesondere Entwicklungsländer, externe Prüfungsgesellschaften mit der Durchführung von sogenannten **Vorversandkontrollen**. Hierbei handelt es sich also um eine Anforderung des entsprechenden Empfangslandes. Die Vorversandkontrolle dient beispielsweise zur Erfüllung von Zahlungsabsicherungen und ein positiver Prüfbescheid kann eine wichtige Voraussetzung sein etwa für eine Zahlung per Akkreditiv (s. Kap. 7.2). Andere Gründe können darin liegen, dass die verursachende Regierung etwa Schäden durch Falschdeklaration, ungerechtfertigt niedrige Preisangaben oder minderwertige Warenqualität bereits im Exportland verhindern will, wo zudem „Absprachen“ zwischen Handelsbeteiligten und Importzollbeamten erschwert werden können.

5.2 Zertifizierung

Die Internationale Organisation für Normung (ISO) setzt neben technischen und klassifikatorischen Standards auch Verfahrensstandards fest. So zum Beispiel für ein Qualitätsmanagement nach der **ISO 9000** (Grundlagen und Begriffe) und **9001** (Mindestanforderungen). Hiernach soll die Unternehmensführung Produktqualität, aber auch verlässliche Prozessstandards garantieren, sowie sich selbst einem stetigen Verbesserungsprozess unterwerfen.

Ein spezielles System für die Sicherheit in der Lieferkette beschreibt die **ISO 28000**. Hierfür werden alle sicherheitsrelevanten Aspekte aus den Bereichen Produktion, Verpackung, Lagerung und Transport, aber auch Finanzierung und Informationsmanagement geprüft. Ähnliche Ansprüche stellen auch die Vorschläge der **Transported Asset Protection Association** (TAPA). Mit einer Standardisierung der betrieblichen Prozesse nach der ISO 28000 sollen Unternehmen die Risiken der globalen Lieferketten aufspüren und ihnen entgegensteuern können.

Zertifizierungen können mitunter zwingend notwendig werden, wenn etwa einzelne Staaten einen Import nicht-zertifizierter Produkte nicht zulassen. So zum Beispiel die **China Compulsory Certification** (CCC) – ein Zertifizierungssystem, welches die Einfuhr bestimmter elektrotechnischer Bauteile oder Produkte der Automobilindustrie nach China untersagt. Eine CCC-Zertifizierung wird ausschließlich von Agenturen überwacht, die von chinesischen Behörden benannt werden. Neben Produkttests ist für eine erfolgreiche Zertifizierung auch eine Werksbesichtigung zu absolvieren.

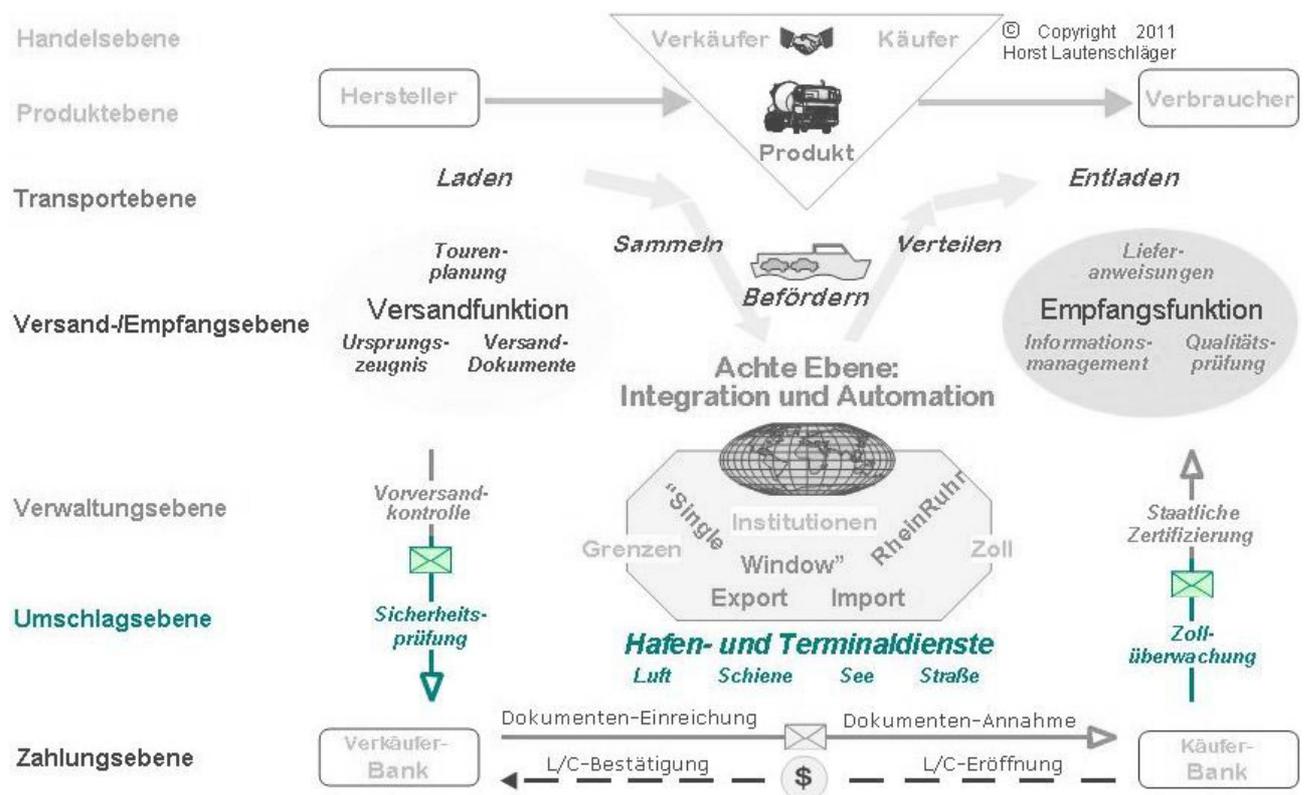
5.3 Datenschutz

Wichtigstes nationales Regelwerk zum Datenschutz in Deutschland ist das **Bundesdatenschutzgesetz** (BDSG). Die **Europäische Datenschutzkonvention** (Übereinkommen zum Schutz des Menschen bei der automatischen Verarbeitung personenbezogener Daten) regelt zudem den grenzübergreifenden Austausch personenbezogener Daten. Besondere Datenschutzbestimmungen in Bezug auf die Verarbeitung personenbezogener Daten im Internet finden sich zudem etwa im Telemediengesetz.

Insgesamt hinkt der Datenschutz der technischen Entwicklung stets hinterher. Datenverarbeitung mittels moderner Technologie wie Internet, Videoüberwachung, RFID sind nur einige Beispiele, die bis heute unzureichend geregelt sind.

6 Umschlagsebene

Sicherheitsaspekte in der Lieferkette rücken seit 2001 für Exporteure immer mehr in den Mittelpunkt – auch und vor allem für Transporte in die USA. Deutsche Gesetze wurden auf Basis internationaler Beschlüsse ergänzt um Abschnitte, die sich konkreter mit dem Schutz gegen Terrorismus befassen – nicht ohne Folgen für exportierende Unternehmen. Der Status eines „Reglementierten Beauftragten“ wurde ins Leben gerufen, neue Risiken für den reibungslosen Warenumschat in Häfen entstanden zu Gunsten der nationalen Sicherheit und zum Schutz der Zivilbevölkerung.



>>> SZENARIO:

Um einen möglichst reibungslosen Warenumschat zu gewährleisten, bedient sich der Versender eines Spediteurs bzw. Transportdienstleisters, der den Status des Reglementierten Beauftragten hat. Für Sendungen in die USA tritt der Versender dem freiwilligen Partnerschaftsprogramm C-TPAT bei und lässt sich entsprechend als „zuverlässig“ validieren. Die Beachtung weiterer Anti-Terror-Vorschriften erspart ihm mögliche Liefer-Verzögerungen.

Informations-Quellen: Deutsches Bundesamt für Luftfahrt (LBA), Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Europäische Union, Vereinte Nationen, US Department of Homeland Security.

6.1 (Flug-)Hafengesetze

Basierend auf Richtlinien und Verordnungen des Europäischen Parlaments und des Rates haben die Bundesländer **Hafensicherheitsgesetz** (HaSiG) beschlossen, die dem Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit von Häfen und Hafenanlagen, insbesondere vor Sabotageakten und terroristischen Anschlägen dienen sollen. Speziell zum Schutz des menschlichen Lebens auf See wurden die International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 2002 ergänzt um den **ISPS-Code** (Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen).

Das **Luftsicherheitsgesetz** (LuftSiG), auch eine Neuerung des 21. Jahrhunderts, dient dem Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen. Das LuftSiG hat unter anderem den „Reglementierten Beauftragten“ hervorgebracht. Der **Reglementierte Beauftragte** ist der besondere Status eines Speditions-, Kurier- oder sonstigen Logistik-Unternehmens, welcher es diesem ermöglicht, zeitraubende Sicherheitsmaßnahmen (Röntgen etc.) der Airline zu reduzieren. Diese Vereinfachung gewährleistet eine einfachere Abwicklung am Flughafen und schränkt Verzögerungen im Transportablauf ein. Um diesen Status zu erreichen, sind erhöhte Sicherheitsvorkehrungen im Unternehmen zu treffen.

6.2 Staatliche Kontrollpraxis

Neben der Verfügbarkeit des Wortlauts aktueller Gesetze ist für Logistiker das **Erfahrungswissen** von besonderer Bedeutung. Denn im alltäglichen Kontakt mit Kontroll- und Überwachungspersonen entstehen mitunter kaum kalkulierbare Probleme für einen internationalen Warentransport – begründet in einer „**Gesetzes-ähnlichen Macht**“ (quasi-)staatlicher Kontrollorgane. Deren Spielraum in der Rechtsanwendung wird teilweise vergrößert durch unklare staatliche Verhältnisse (Beispiel: Kosovo). Andere Hemmnisse bei der Transportabwicklung werden zum Beispiel verursacht durch partikulär sozialisierte Zollbeamte, interessengeleitete Parteikader oder Führer autonomer Gebiete. Die Kenntnis von Vorschriften genügt somit nicht zur Erreichung logistischer Erfolge.

6.3 Anti-Terror-Maßnahmen

Ähnlich dem europäischen „AEO“ (s. Kap. 5.1), jedoch mit deutlicherem Anti-Terror-Hintergrund, ist das **C-TPAT** (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) des US Department of Homeland Security anzusehen. Es ist ein freiwilliges Partnerschaftsprogramm und zielt auf Lieferkettensicherheit auf dem Weg vom ausländischen Versender zum US-Endverbraucher. Unternehmen, die sich nach C-TPAT validieren lassen, werden Vorteile bei der Zollabfertigung zugesagt: Importe eines für zuverlässig befundenen Unternehmens werden schneller abgefertigt und seltener überprüft. Anders herum werden Unternehmen, die sich nicht einer Validierung unterziehen, Verzögerungen, Ablehnung und zusätzliche Kosten der Importe in die USA in Aussicht gestellt.

US-Gesetze können sogar direkte Auswirkungen auf die Umschlagstätigkeit in europäischen Häfen haben, wenn es um (US-)landessicherheitsrelevante Fragen geht. Dort werden mit Billigung der europäischen Behörden Containerbeladungen durch US-Beamte kontrolliert, beziehungsweise Container geröntgt – obwohl die US-amerikanischen Gesetzesgrundlagen in Europa eigentlich überhaupt nicht greifen.

Auch in der Europäischen Union sind im Zuge des Kampfes gegen den internationalen Terrorismus Anti-Terror-Vorschriften erlassen worden. Die wichtigsten basieren auf **Beschlüssen des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen**. So werden etwa nach VO (EG) Nr. 881/2002 und VO (EG) Nr. 2580/2001 Gelder, andere finanzielle Vermögenswerte sowie wirtschaftliche Ressourcen, die Terroristen und ihren Organisationen oder Firmen gehören, eingefroren. Gleichzeitig wird ein sofortiger Ein-, Aus- und Durchfuhrstopp gegen entsprechende Lieferungen verhängt.

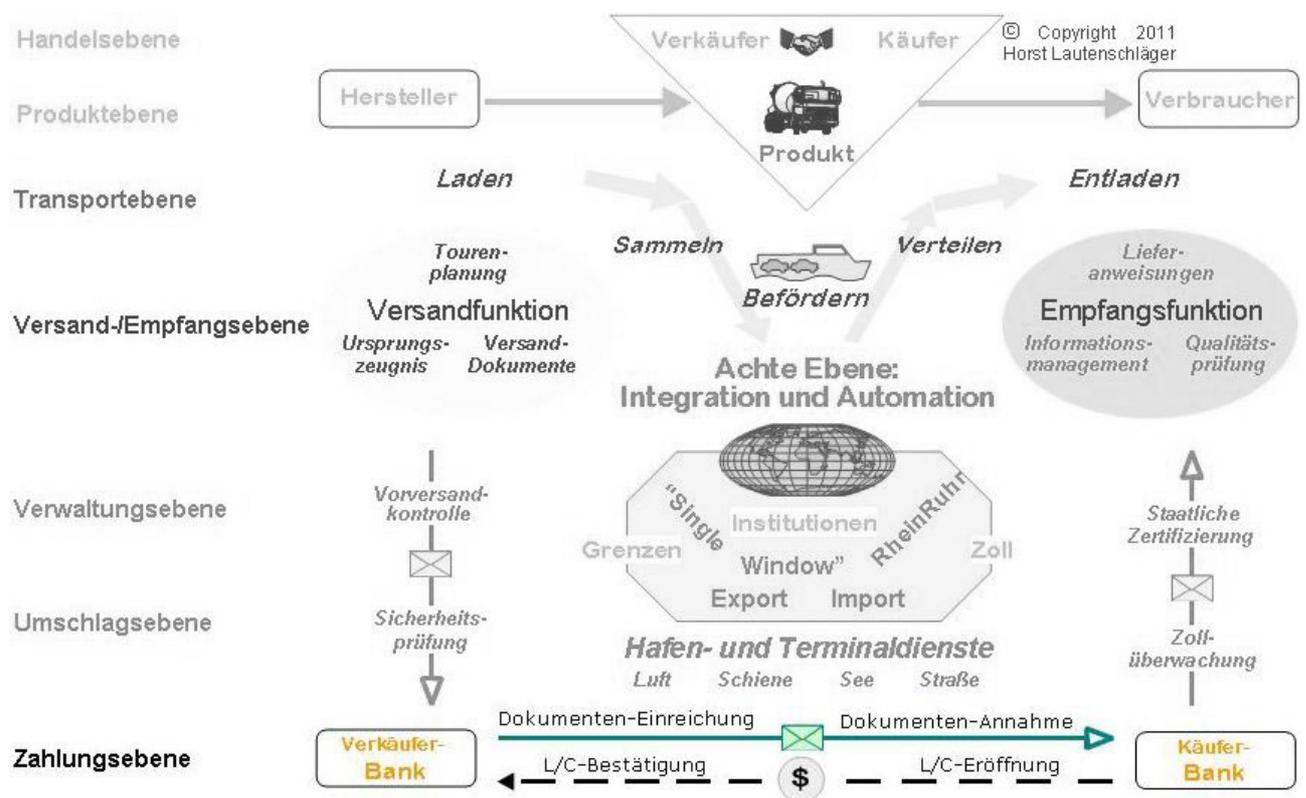
6.4 Arbeits- und Umweltschutz

Eine zusätzliche Kontrollfunktion üben die Pflanzengesundheitsämter aus. Sie sorgen für den Schutz vor Epidemien in Flora und Fauna zum Schaden von Umwelt und Gesellschaft in fremden Ländern wie zum Beispiel Australien, Indien oder USA. Auf Antrag des deutschen Verpackers oder Verladers bescheinigen sie, dass das zur Lieferung verwendete Verpackungs- und Stauholz als unschädlich angesehen werden kann und insbesondere keine eingekisteten Schädlingslarven mitführt. Die im Vorfeld durchgeführten Maßnahmen wie etwa Hitzetrocknung oder Begasung mit lebensstörenden Substanzen gehören teilweise zu den Erfordernissen für den Erhalt der Unbedenklichkeitsbescheinigung. Andererseits kann eine solche Bescheinigung auch als wichtiger Hinweis für Zollbeamte im Empfangsland dienen, dass diese ihre Ladungskontrollen besser nur mit besonderer Vorsicht durchführen, zum Beispiel unter Verwendung von Atemschutzgerät.

Der Aspekt des Arbeitsschutzes im Zusammenhang mit zum Beispiel begasten Containern wird in Deutschland in speziellen Sicherheitsbestimmungen geregelt. In der **Technischen Regel für Gefahrstoffe 512** „Begasungen“ (TRGS) werden Merkmale, die als Hinweise auf Begasungsmittel gelten, aufgeführt. Beim Vorliegen dieser Merkmale sind einschlägige Schutzmaßnahmen vorgeschrieben, und erst nach längeren Belüftungsphasen und messtechnischer Überprüfung des Innenraumes darf eine Freigabe erfolgen. Die TRGS werden vom Ausschuss für Gefahrstoffe des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) bekannt gegeben.

7 Zahlungsebene

Ein Handelsgeschäft beinhaltet neben dem Warenfluss immer auch einen Geldfluss in die entgegengesetzte Richtung. Für den Zahlungsverkehr gelten meist dieselben Bestimmungen hinsichtlich Einschränkungen für den Handel mit bestimmten Personen, Institutionen oder Ländern. Unterliegt der Verkaufsakt keiner Beschränkung, rückt das Interesse des Verkäufers in den Mittelpunkt, der eine sichere, pünktliche und vollständige Zahlung des Kaufpreises erwartet. Hierzu bedient man sich im internationalen Handel in der Regel eines Akkreditivs (Letter of Credit). Dieses Papier sichert die Zahlung, losgelöst vom eigentlichen Handels- bzw. Transportgeschäft.



>>> SZENARIO:

Nach Prüfung eventueller Handelsbeschränkungen kommt ein Kaufgeschäft mit einem ausländischen Kunden zustande. Im Vorfeld des Warentransports beauftragt der Käufer seine Bank mit der Eröffnung eines Akkreditivs. Im Akkreditiv werden Details der gekauften Ware genannt sowie Dokumente definiert, die der Verkäufer vorzulegen hat. Mit dem bestätigten Akkreditiv kommt ein unwiderrufliches Zahlungsverprechen der Käufer-Bank zustande.

Informations-Quellen: Internationale Handelskammer (ICC), Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Europäische Union.

7.1 Außenwirtschaftsrecht

Analog zum Warenverkehr (s. Kap. 1.2) gilt das **Außenwirtschaftsgesetz (AWG)** auch im internationalen Zahlungsverkehr. Dabei ist „international“ als „außereuropäisch“ anzusehen, denn der EU-Binnenmarkt wird europarechtlich gesteuert. Hier gehen dem deutschen Außenwirtschaftsgesetz die entsprechenden EU-Verordnungen vor. Die in der AWG-Anlage L aufgeführte Länderliste enthält eine Übersicht über eventuell vorhandene Handelsbeschränkungen gegenüber einzelnen Nationen.

Neben dem AWG ist auch im weltweiten Geschäftsverkehr jenseits der EU-Grenze unter Umständen höherrangiges EU-Außenwirtschaftsrecht zu beachten. Dies basiert vor allem auf den geschlossenen EU-Verträgen AEUV (**Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union**) sowie EUV (**Vertrag über die Europäische Union**). §§ 206 bis 207 AEUV beschreiben die Regeln für die „Gemeinsame Handelspolitik“.

7.2 Akkreditivregeln

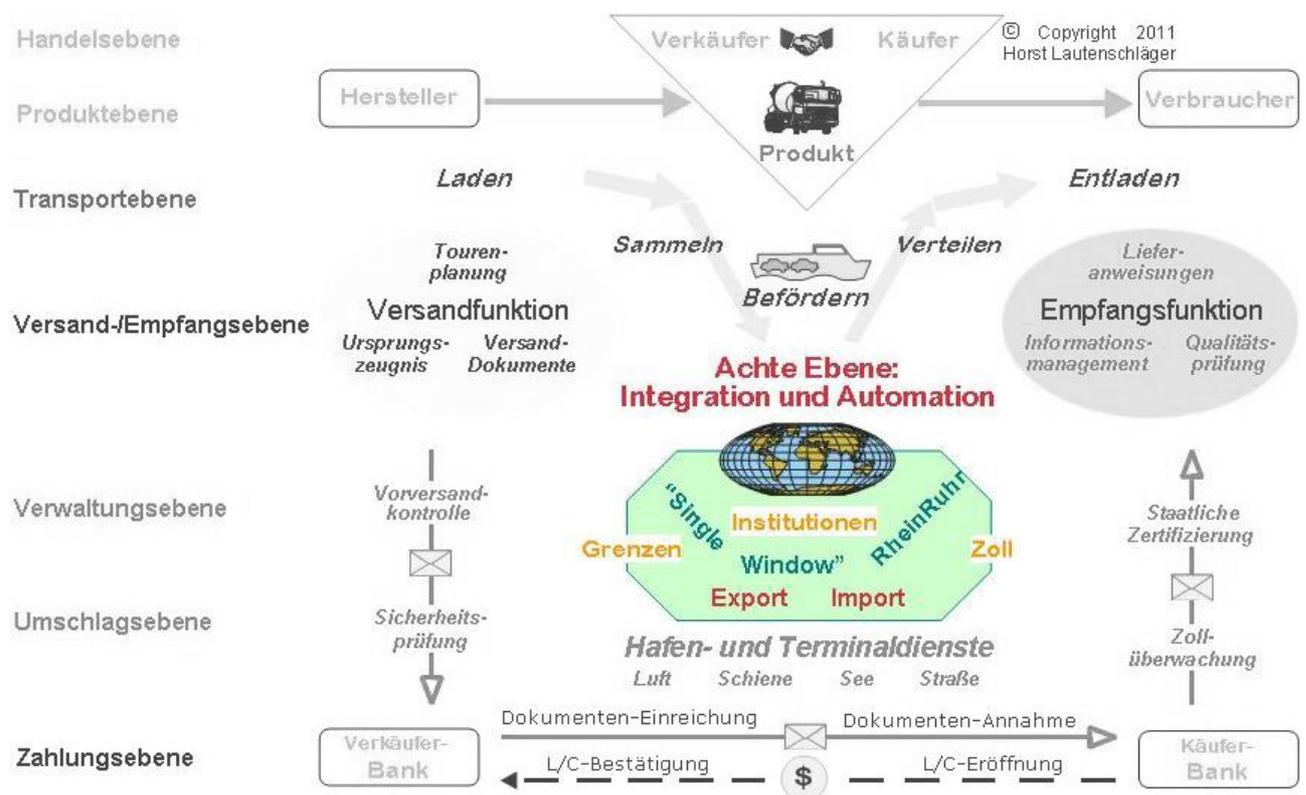
Zur Zahlungsabwicklung zwischen Käufer und Verkäufer wird im internationalen Handelsgeschäft meist ein Akkreditiv (Letter of Credit, L/C) genutzt. Die Bank des Käufers verspricht damit dem Verkäufer die Zahlung des Kaufpreises, fordert im Gegenzug jedoch spezielle Dokumentation. Verbindliche gesetzliche Regelungen für die Abwicklung von Akkreditiven mit weltweiter Geltung gibt es nicht. Wirksamen Ersatz bieten jedoch die Richtlinien der internationalen Handelskammer in Paris, die **ERA 600** (Einheitliche Richtlinien und Gebräuche für Dokumenten-Akkreditive), welche Ablauf-, Haftungs- und Verantwortungsfragen klären.

Das finanzielle „Parallelgeschäft“, welches losgelöst von der eigentlich gekauften Ware zu betrachten ist, steht und fällt in der Regel mit der Vollständigkeit sowie fristgemäßen Einreichung der vom Akkreditiv geforderten Dokumentation. Diese setzt sich zum Beispiel zusammen aus: Handelsrechnung, Frachtrechnung, Packliste, Ursprungszeugnis, Qualitätszeugnis, Frachtbrief etc. Weitere Klärungshilfen können die (jedoch nicht rechtsverbindlichen) **International Standard Banking Practice (ISBP)** bieten.

Der L/C-Begünstigte sollte in jedem Fall die Bedingungen des Akkreditivs rechtzeitig und sorgfältig darauf überprüfen, ob er sie sicher einhalten kann, bevor er zur Realisierung des Verkaufsgeschäfts schreitet. So sorgt er selbst für die Durchsetzung seines Rechts auf Erhalt der Zahlung. Einen eventuellen Rechtsweg mit unbekanntem ausländischen Institutionen kann er sich hierdurch ersparen.

8 Integration und Automation

Integrationswirkung bei der Interessenabstimmung lässt sich dort erzielen, wo mehrere Logistikakteure mit Hilfe moderner Kommunikationsmittel Informationen austauschen und gemeinsam nutzen. Wiederholte Dateneingabe etwa entfällt, Fehler werden so minimiert und die Effizienz in der Lieferkette steigt. Die „achte Ebene“ ist das verbindende Element der sieben zuvor beschriebenen Perspektiven. Sie zeigt sich in grenzüberschreitenden Bemühungen um Modernisierung logistischer Kooperationsverfahren. Integration von Arbeitsschritten inner- und außerhalb von Unternehmensgrenzen muss organisiert werden. Dies zeigt zum Beispiel der von der Rechtsprechung geforderte Umgang mit dem CMR-Frachtbrief.



>>> SZENARIO:

Alle Lieferketten-Akteure haben Zugriff auf den Datenpool einer Sendung, können dort für sie relevante Daten entnehmen, fehlende hinzufügen. Dokumente werden unter Berücksichtigung internationaler rechtlicher Rahmenbedingungen automatisch generiert und relevanten Stellen verfügbar gemacht. Grenzen, Sprachen oder Zeitzonen sind keine Barrieren mehr.

Informations-Quellen: Bundesministerium der Finanzen, Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE).

8.1 Integrierte Organisation

Regelungen des Steuerrechts sind maßgeblich für das Ineinandergreifen von innerbetrieblichen Aufgaben bei exportierenden Unternehmen. Ähnlich einer Ausfuhrlieferung ist die innergemeinschaftliche Lieferung umsatzsteuerfrei. Um den Vertragsparteien den Entzug der im Bestimmungsmitgliedstaat fälligen Erwerbssteuern zu verwehren, wurden Regeln über die Nachweispflicht für die Lieferung geschaffen, die das Fehlen jeglicher zollrechtlichen Grenzkontrolle beim Warenverkehr mit den Mitgliedsstaaten der EU ausgleichen.

Eine rechtlich einwandfreie integrierte Organisation berücksichtigt derartige, steuerlich relevante Regeln insbesondere im Verhältnis zwischen Buchhaltung, Versand und Spediteur. Obwohl ein CMR-Frachtbrief zur Dokumentation eines Beförderungsvertrages ausgefertigt wird und deshalb die Ebene des Transports (Kap. 2) betrifft, ist die Aufbewahrung des Dokuments für die Ebene des Handels (Kap. 1) hoch relevant. Dort dient der archivierte CMR-Frachtbrief als Nachweis für die Steuerbefreiung des Handelsgeschäfts. Als dritte Ebene ist die der Versandabwicklung (Kap. 3) betroffen. Hier ist bereits zum Zeitpunkt der Versendung zu beurteilen, ob bei Erstellung des CMR-Frachtbriefs die steuerlichen Nachweispflichten erfüllt sind.

Dass diese Prüfung alles andere als einfach ist, beweist das Urteil des Bundesfinanzhofs (BFH) vom 17.02.2011 V R 28/10. Mit diesem wurde eine Rechtsmeinung der Vorinstanz über Details der Nachweispflichten zurückgewiesen und nunmehr entschieden, dass der Nachweis für die Steuerfreiheit durch Aufbewahrung des CMR-Frachtbriefs geführt werden kann, und zwar auch dann, wenn der Frachtbrief nicht vom Auftraggeber unterschrieben ist.

8.2 Effiziente Zusammenarbeit

Im Vor-Internet-Zeitalter wurde eine integrierte Verarbeitung sendungsbezogener Außenhandelsdaten am ehesten in Hafengebieten realisiert, wo die Institutionen aus Wirtschaft und Staat sich begegnen und sowohl Zoll- als auch Grenzabfertigung bei Importen und Exporten mit **Standardmethoden** erledigen. Zum Beispiel konnte die Hamburger Wirtschaftsbehörde mit ihrem System DAKOSY Einfluss auf Beteiligte ausüben und den selbst gesetzten lokalen Standard für viele Nutzer verbindlich machen.

Seit jedoch die Nutzung der Datentechnik von geografischen Orten unabhängig geworden ist, wird es zunehmend einfacher, sich vorwiegend an Sachthemen zu orientieren, um effizientere Formen der Zusammenarbeit zu finden. So bieten zum Beispiel die Hafenverwaltungen in Rotterdam und Amsterdam ein regionales Gemeinschaftssystem für zahlreiche Akteursgruppen an, die ihre Hafen- und zoll-bezogenen Operationen mit **Internet-Technologie** vorbereiten (lassen) können.

8.3 Elektronische Zollabfertigung

Ausschließlich der Zollanmeldung gewidmet ist das von der deutschen Zollverwaltung errichtete nationale **eZoll-System** namens **ATLAS**. Dessen Gebrauch wurde für alle deutschen Aus- und Einführer verpflichtend gemacht, die am internationalen Warenverkehr teilnehmen wollen – egal, welcher Grenzübergang hierfür genutzt wird. Es sorgt für eine einheitliche Zollabfertigung an allen deutschen Grenzen sowie an den Binnenzollämtern. Hierbei nimmt die Zollbehörde nicht nur die

Meldungen der Zollbeteiligten an, sondern beantwortet diese auch durch ihre Bestätigungs- oder Ablehnungsvermerke. In der Prozedur wird auch für Belange anderer Kontrollbehörden gesorgt wie zum Beispiel Lebensmittelhygiene, Seuchenschutz, Schutz gefährdeter Tier- und Pflanzenarten, Außenhandelsstatistik etc.

8.4 Public Private Partnership

Das deutsche Abfertigungssystem gilt – neben anderen Systemen in Ländern wie zum Beispiel Singapur, Schweden, Brasilien oder Ghana – als „**Single Window**“. Ein solches Fenster ist von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) als Einrichtung definiert, die es den Handels- und Transportparteien erlaubt, standardisierte Dokumentationen und/oder Daten an einem einzigen Eingabeort unterzubringen, um alle Vorschriften von Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr zu erfüllen. Sollte die Nutzung des staatlichen Systems ATLAS mit einer privatwirtschaftlichen Einrichtung zur integrierten Abwicklung von Hafen- und Terminaloperationen zum Beispiel am Standort Duisburg hergerichtet werden, so würde ein „Single Window Rhein-Ruhr“ zu einer Steigerung von Effizienz in der Steuerung internationaler Lieferketten beitragen. Ein derartiges System besteht zurzeit (noch) nicht.

Autor:

Mike Lautenschläger M. A.

relamedia GmbH

Tel: +49 (0) 2323 / 959659

E-Mail: laut@relamedia.de

Internet: www.relamedia.de

Impressum:

Institut für Produktion und
Industrielles Informationsmanagement

Universität Duisburg-Essen, Campus Essen

Fakultät für Wirtschaftswissenschaften

Universitätsstraße 9, 45141 Essen

Website (Institut PIM): www.pim.wiwi.uni-due.de

Website (Projekt OrGoLo):

<http://www.orgolo.wiwi.uni-due.de/>

ISSN: 1866-9255



Das Verbundprojekt Organisatorische Innovationen mit Good Governance in Logistik-Netzwerken (OrGoLo) wird im Rahmen des Spitzenclusters „EffizienzCluster LogistikRuhr“ mit Finanzmitteln des deutschen Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert (Förderkennzeichen: 01IC10L20A) und vom Projektträger im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) – Softwaresysteme und Wissenstechnologien (PT-SW) begleitet. Die Projektpartner danken für die großzügige Unterstützung ihrer Forschungs- und Transferarbeiten.

Partner des Verbundprojekts:

admoVa Consulting GmbH

bdf consultants GmbH

DST – Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V.

Duisburger Hafen AG

Lufapak GmbH

relamedia GmbH

SimulationsDienstleistungsZentrum SDZ GmbH

TraffGo HT GmbH

Universität Duisburg-Essen, Institut für Produktion und Industrielles Informationsmanagement

Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Operations Management

Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Transportsysteme und -logistik – Professur für Technische Logistik

w3logistics AG



Universität Duisburg-Essen – Campus Essen
Institut für Produktion und Industrielles Informationsmanagement

Projektberichte des Verbundprojekts OrGoLo

ISSN 1866-9255

- Nr. 1 Zelewski, S.: Überblick über das Verbundprojekt OrGoLo – Organisatorische Innovationen mit Good Governance in Logistik-Netzwerken. Essen 2011.
- Nr. 2 Kowalski, M.: Lastenheft für ein prototypisches Software-Tool zur Unterstützung des Case-based Reasonings (CBR-Tool). Essen 2011.
- Nr. 3 Robles, M.: Technische Rahmenbedingungen zur Gestaltung globaler Logistiknetzwerke. Essen 2011.
- Nr. 4 Lautenschläger, H.: Gestaltung globaler Logistiknetze mit dezentralen Kompetenzen. Essen 2011.
- Nr. 5 Lautenschläger, H.: Innovative Instrumente zur Gestaltung globaler Logistiknetze. Essen 2011.
- Nr. 6 Lautenschläger, M.: Rechtliche Rahmenbedingungen für die Gestaltung globaler Logistiknetze. Essen 2011.