

# Du bist's !

**ÜBERTRAGEN** Die meisten Pflichten sind lästig und man möchte sie gerne loswerden. Aber geht das auch bei Gefahrgut?

**U**nternehmen aus Industrie, Handel und Gewerbe schließen mit Speditionen überwiegend einen so genannten Speditionsvertrag. Dadurch wird das Unternehmen zum „Versender“ („Auftraggeber des Absenders“) und der Spediteur zum „Absender“. Der Inhalt des Speditionsvertrags ist im Paragraf (§) 453 des Handelsgesetzbuches (HGB) kodifiziert: Der Spediteur verspricht die Besorgung der Versendung. Das ist etwas anderes als die Durchführung der Beförderung. Besondere Pflichten betreffend gefährliche Güter ergeben sich für den Auftraggeber

- zivilrechtlich aus § 455 HGB in Verbindung mit § 3.5 der Allgemeinen Deutschen Speditionsbedingungen (ADSp) und dem Speditionsauftrag, der in DIN 5018 und dem Muster Speditionsauftrag VDA 4922 formularisiert ist

- ordnungswidrigkeitenrechtlich aus § 17 der Gefahrgutverordnung GGVSEB.

Wer den Speditionsauftrag erteilt, richtet sich in der Regel nach der zwischen Verkäufer und Käufer vereinbarten Frankaturvorschrift oder Incotermsklausel:

- Bei der Frankaturvorschrift „frei Haus“ (auch „franco“, „frei“, „franco bzw. frei Bestimmungsort“) beziehungsweise den Incotermklauseln „CFR“, „CIF“, „CPT“, „CIP“, „DDP“, „DAP“ und „DAT“ ist es der Verkäufer.
- Bei der Frankaturvorschrift „unfrei/ab Werk“ bzw. den Incotermklauseln „EXW“, „FCA“, „FAS“ und „FOB“ ist es der Käufer. Hoffentlich weiß ein „ab-Werk“-Auftraggeber auch immer, was er bei der Besorgung der Versendung gefährlicher Güter beauftragt.

## Landtransport (LKW, Eisenbahn)

Die ordnungswidrigkeitenrechtliche Pflicht des § 17 GGVSEB ist als „hat dafür zu sorgen, dass ...“-Pflicht formuliert. Der Absender kann sich übrigens seit dem 1. Juli 2011 nicht mehr auf die vom Auf-

traggeber des Absenders (seinem Kunden) gemachten Angaben berufen. Grund ist die Streichung des Absatzes 5 („Vertrauensgrundsatz“) im § 18 GGVSEB 2011. Die Formulierung „hat dafür zu sorgen, dass ...“ bedeutet, dass der Auftraggeber des Absenders die Möglichkeit hat, seine Pflichten bezüglich seines Auftragnehmers ordnungswidrigkeitenrechtlich wirksam auf einen Dritten zu übertragen. Ein Beispiel ist das Verhältnis zwischen Abfallerzeuger und Abfallbeförderer/-entsorger bei der Entsorgung von Abfällen, die „gefährlich“ im Sinne der Vorschriften für den Gefahrguttransport ADR sind. „Der Auftraggeber genügt seiner Informationspflicht, wenn er dem Entsorger eine Probe des Abfalls für Untersuchungszwecke zur Verfügung stellt.“ (OLG Düsseldorf, Urteil vom 3.4.1998, 22 U 182/97). Eine physische Probe des zu befördernden Abfallgefahrguts kann also die Klassifizierungsangaben ersetzen – wenn es so zwischen Auftraggeber und -nehmer vertraglich vereinbart wurde. Das ist dann auch ordnungswidrigkeitenrechtlich wirksam – der Auftraggeber kann nicht belangt werden.

Was im internationalen LKW-Verkehr oft falsch gemacht wird ist, dass sich der Versender in der Box 1 des CMR-Frachtbriefs

*Wenn im Vertrag festgelegt, kann eine Probe die Klassifizierung von Abfall ersetzen.*

(„Absender“) einträgt oder vom Absender dort eingetragen wird. In die Box 1 des CMR-Frachtbriefs muss der Auftraggeber des Beförderers gemäß Box 6 eingetragen werden. Das ist nicht der Versender, sondern dessen Auftragnehmer, der Spediteur. Sind die Gefahrgutangaben im CMR-Frachtbrief oder dessen Anlage falsch oder unvollständig, wird nach dem

Grundsatz des ersten Anscheins das Unternehmen angezeigt, das sich in der Box 1 des CMR-Frachtbriefs befindet.

## Seeverkehr

Absatz 5.4.1.6.1 IMDG-Code verlangt die

- Abgabe einer Bestätigung (so genannte Verantwortliche Erklärung)
- Unterzeichnung dieser Bestätigung durch den „Versender“.

„Versender“ ist gemäß

- Abschnitt 1.2.1 IMDG-Code jede Person, Organisation oder Regierung, die eine Sendung für die Beförderung vorbereitet.

- § 2 (3) Nr. 3 GGVSee (gilt also nur für Verladung über Seehäfen in Deutschland)

- der Hersteller oder Vertreter
- jede andere Person, die die Beförderung ursprünglich veranlasst; die RM enthält dazu keine Erläuterung.

## Luftverkehr

Abschnitt 1.3.2 (d) Sätze 2 und 3 und Absatz 8.1.4.1.1 Satz 4 IATA DGR lassen sich wie folgt zusammenfassen: Die Versendererklärung für gefährliche Güter kann durch Personen oder Organisationen (einschließlich ... IATA Frachtagenten) unterschrieben werden, wenn diese

- durch den Versender angestellt wurden,



**Vorsicht: Übernimmt der Spediteur Aufgaben eines Kunden, sind Haftungsfragen zu klären.**

um die Verantwortung des Versenders bei der Bereitstellung der Sendung zu übernehmen

- gemäß Kapitel 1.5 IATA DGR ausgebildet sind.

Die IATA DGR lassen ausdrücklich zu, dass zum Beispiel der Spediteur für seinen Kunden die Versendererklärung unterschreibt, wenn die/der Unterschreiber/in ausgebildet ist (PK1 ist mit PK3 identisch).

### Risiko

Was unterschreibt der Dritte da eigentlich genau? Die Texte der Absätze 5.4.1.6.1 IMDG-Code und 8.1.6.12.1 IATA DGR sind fast identisch: Der Unterzeichner bestätigt: Die Gefahrgutsendung

- ist richtig klassifiziert
- ist richtig verpackt
- ist richtig und vollständig gekennzeichnet und bezettelt
- befindet sich in jeder Hinsicht in einem für die Beförderung geeigneten Zustand.

Daran wird im Schadenfall die-/derjenige, die/der unterschrieben hat, gemessen. Wenn ein Spediteur für seinen Kunden Gefahrgüter verpackt, kennzeichnet und bezettelt, ist es logisch, dass er für sein Tun (und Lassen) auch geradestehen muss. Einer Haftungsregelung mit seinem

Kunden bedarf es hier nur bezüglich der Richtigkeit der Klassifizierung.

Soll der Spediteur für bereits fertig verpackte, gekennzeichnete und bezettelte Gefahrgüter die Versendererklärung unterschreiben, ist eine umfassendere Haftungsregelung erforderlich. Jedem „Ersatz-Versender“ ist eine Haftungsregelung mit seinem Auftraggeber folgenden Wortlauts dringend anzuraten:

„Sind die Angaben betreffend

- Klassifizierung
- Verpackung
- Kennzeichnung und Bezettelung unzutreffend und entsteht daraus ein Schaden, so haftet der Auftragnehmer nur, wenn der Auftraggeber ihm ein Verschulden nachweist.“

Die Chance, an einer Shipper's Declaration 150 Euro zu verdienen, steht in keinem Verhältnis zu dem Risiko, 100 Millionen US-Dollar bei Totalverlust eines Flugzeugs zu verlieren! Das sollte jeder Spediteur bedenken. Richtig ist allerdings auch, dass eine Unterschrift unter einer Haftungsregelung ohne Bankbürgschaft nach einem Schaden ein wertloses Stück Papier sein kann.

### Norbert Müller

Sachverständiger für Gefahrguttransport und -lagerung, Duisburg

Für eine sichere Entsorgung nach Abfall- als auch Gefahrgutrecht

# Abfall & Gefahrgut

**19. Januar 2012, 14:00–15:30 Uhr**

**Referent:** Jürgen Werny,  
Ingenieurbüro Jürgen Werny

**Moderation:** Daniela Schulte-Brader,  
Redakteurin Gefahr/gut



### Inhalte des Online-Seminars:

- Schnittstellenproblematik Abfall- und Gefahrguttransport
- Sachstand der Gesetzgebung im Abfall- und Gefahrgutrecht
- Klassifizierung von Abfällen vs. Klassifizierung von Gefahrgütern
- Welche Abfälle sind umweltgefährdend im Sinne des Transportrechts
- Kennzeichnung von Verpackungen und Fahrzeugen nach Abfall- und Gefahrgutrecht
- Beförderungspapier und Begleitpapiere
- Verantwortlichkeiten, insbesondere von Abfallerzeugern gemäß GGVSEB

Die Seminargebühr beträgt für Abonnenten der VerkehrsRundschau und Gefahr/gut 59,- € zzgl. MwSt., für Nicht-Abonnenten 69,- € zzgl. MwSt.

### Vorteile eines Online-Seminars:

- Keine Anfahrts- und Übernachtungskosten
- Geringer Zeitaufwand
- Bequem und ortsunabhängig
- Eigene Fragen per Chat-Funktion stellen

### Kontakt:

VerkehrsRundschau, Verlag Heinrich Vogel  
 Tel. +49 (0)89 20 30 43 - 12 85  
 events@springer.com

Weitere Informationen und Anmeldung unter  
[www.verkehrsrundschau.de/events](http://www.verkehrsrundschau.de/events)  
[www.gefahrgut-online.de/events](http://www.gefahrgut-online.de/events)