

Position klären

SERIE
VORSCHRIFTEN

FESTLEGUNG Wer als Absender eines Gefahrguttransports gilt, sollte in einem Beförderungsvertrag festgelegt werden. Die in einen Transport involvierten Speditionen sollten möglichst nicht diese Funktion übernehmen.

Einzigartig: Mit einem Beförderungsvertrag lässt sich der Absender eindeutig festlegen.

Der nächste Beteiligte in der Transportkette nach dem Auftraggeber des Absenders ist der Absender selbst. Wer der Absender im Straßenverkehr ist, definieren GGVSEB und ADR gleichlautend. Absender ist das Unternehmen, das selbst oder für einen Dritten gefährliche Güter versendet. Erfolgt die Beförderung auf Grund eines Beförderungsvertrages, gilt als Absender der Absender gemäß diesem Vertrag. Damit wird der Spediteur unter Umständen zum Absender im Sinne des ADR/der GGVSEB, da er die Versendung für einen Dritten, das heißt für seinen Kunden, übernimmt.

Beförderungsvertrag lässt Spielraum

Mit einem Beförderungsvertrag lässt sich der Absender jedoch eindeutig festlegen, eine Möglichkeit, die es bei keinem anderen Pflichtenbereich gibt. Dies sollte man durchaus nutzen, um der betrieblichen Praxis Rechnung zu tragen und die Pflichten zwischen den Beteiligten – hier im Wesentlichen zwischen Hersteller/Händler des Gefahrguts und Spediteur – klar zu regeln (siehe dazu auch Seite 6 in der Gefahr/gut-Ausgabe 02/2012 und Seite 30f. in der Ausgabe 01/2012).

Die Tatsache, dass der Spediteur aufgrund der oben genannten Definition unter Umständen zum Absender wird, ist eine unglückliche Festlegung und bildet in vielen Fällen nicht die betriebliche Praxis ab. Üblicherweise erhält der Fahrer an der Ladestelle vom Verlader (= Hersteller, Händler, Lagerhalter) auch die Transportpapiere, beispielsweise die Lieferscheine. Im Regelfall enthalten diese auch die Gefahrgutangaben und dienen als Beförderungspapier im Sinne der GGVSEB/des ADR. In diesen Dokumenten erscheint als Versender der Ware im Regelfall der Hersteller oder Händler, der ja auch die Versendung der Ware veranlasst. Nach der oben angegebenen Definition muss der Versender aber nicht zwangsläufig der Absender im Sinne der Transportvor-

CHECKLISTE ONLINE

Die Kurzcheckliste auf Seite 17 umfasst alle Pflichten des Absenders. Im Internet unter www.gefahrgut-online.de, Rubrik „Fachinformationen“, kann die vollständige Checkliste für die Absenderpflichten heruntergeladen werden. Darüber hinaus steht eine Checkliste zur Erstellung eines Beförderungspapiers zur Verfügung, die alle Fundstellen in ADR und GGVSEB enthält.

VERANTWORTUNG

Zwölfteilige Serie zu Pflichten und Verantwortlichkeiten bei der Gefahrgutbeförderung. Praxisgerechte Tipps zur Umsetzung der Pflichten und zur Schulung der Mitarbeiter sollen helfen, den Dschungel der Rechtsvorschriften durchschaubarer, nachvollziehbarer und den eigenen Unternehmerpflichten leichter zuordenbar zu machen.

- Teil 1: Übersicht und Definitionen
- Teil 2: Auftraggeber des Absenders
- Teil 3: Absender**
- Teil 4: Beförderer
- Teil 5: Verpacker
- Teil 6: Verlader
- Teil 7: Befüller
- Teil 8: Fahrzeugführer
- Teil 9: Entlader
- Teil 10: Empfänger
- Teil 11: Sonstige Verantwortlichkeiten
- Teil 12: Multimodaler Transport

schriften sein. Unklarheiten bestehen darüber hinaus in den Fällen, bei denen mehrere Spediteure involviert sind und die Sendungen im Verlaufe des Transportes übergeben werden. Muss dann jeweils ein neues Beförderungspapier erstellt werden oder reicht das erste aus, eine ungeklärte Fragestellung?

Der Spediteur als Absender macht auch in anderer Hinsicht wenig Sinn. Betrachtet man die Pflichten des Absenders genauer,

so fordert zum Beispiel § 18 Absatz 1 Nr. 3, dass sich der Absender vergewissern muss, dass die Gefahrgüter nach Teil 2 des ADR korrekt klassifiziert wurden. Wie soll der Spediteur dies überprüfen?

Ein weiteres Beispiel der Ungereimtheiten. Gemäß § 18 Absatz 1 Nr. 5 muss der Absender dafür sorgen, dass nur Umschließungen (Verpackungen, IBC, Großverpackungen, Tanks, MEMU) verwendet werden, die geeignet und zugelassen sind. Das kann nicht die Aufgabe des Spediteurs sein, insofern macht eine solche Aufgabenzuordnung wenig Sinn.

Vorbild Luft- und Seeverkehr

Es wäre wünschenswert, im Straßenverkehr die Festlegungen aus dem See- und Lufttransport zu übernehmen. In diesen beiden Regelwerken gibt es lediglich den Verantwortungsbereich „Versender (Shipper)“, eine Festlegung, die in der Praxis noch nie zu Problemen geführt hat und immer eindeutig ist.

Den einzigen Problemfall, der hierbei auftreten kann, stellt der Import von Sendungen nach einem vorangegangenen See- oder Lufttransport aus einem Nicht-ADR-Staat dar. Hier stellt sich unter anderem die Frage, wer für die Erstellung des Beförderungspapiers für den Nachlauf vom See- oder Flughafen zum Empfänger der Ware zuständig ist, da der ausländische Versender hierfür im Regelfall nicht in Frage kommt. Diesen Spezialfall könnte man zum Beispiel lösen, indem

man hierfür dann in der Tat den Spediteur oder die Firma, der beziehungsweise die den Nachlauf organisiert und den Beförderungsauftrag an ein Transportunternehmen gibt, in die Verantwortung nehmen könnte.

Pflichten im Detail

Die Pflichten des Absenders sind zunächst im § 18 der GGVSEB aufgelistet. Zusätzliche Pflichten finden sich dann im § 27 Absätze (2), (3), (4), (5) und (6) sowie in den §§ 29 (5) und 35, Letzterer zum Thema Fahrwegbestimmung.

Das Beförderungspapier selbst stellt eine häufige Quelle für Beanstandungen dar, wie die Statistiken von Polizei und BAG belegen. Oft fehlen darin Angaben oder es wird gar keins mitgegeben. Letzteres wäre allenfalls innerhalb Deutschlands aufgrund der Ausnahme 18 zulässig, wenn es sich um einen nicht kennzeichnungspflichtigen Transport handelt (maximal 1000 Punkte nach 1.1.3.6) und nicht an Dritte übergeben wird. Die unter www.gefahrgut-online.de verfügbare Checkliste zur Erstellung eines Beförderungspapiers enthält alle Fundstellen in ADR und GGVSEB, bei denen Einträge in ein Beförderungspapier gefordert sind. Immerhin handelt es sich dabei um 60 Punkte, die man abprüfen muss.

Jürgen Werny

Gefahrgutexperte und Sicherheitsingenieur aus München

WAS DER ABSENDER ZU TUN HAT

- Prüfen: Klassifizierung gemäß ADR erfolgt
- Prüfen: Es liegt kein Transportverbot vor
- Informationspflicht gegenüber dem Beförderer, welche Gefahrgüter befördert werden sollen (Gefahrgutdeklaration, z.B. UN-Nummer, Bezeichnung, Gefahrzettel, Verpackungsgruppe - VG)
- Allgemeiner Hinweis bei begrenzten Mengen mit Angabe des Bruttogewichts und bei freigestellten Mengen
- Schriftlichen Hinweis an den Beförderer bei Fahrwegbestimmungspflicht geben
- Hinweispflicht an den Verlader bei begasten Einheiten
- Dafür sorgen, dass ein Beförderungspapier mitgegeben wird
- Das Beförderungspapier mindestens drei Monate aufbewahren
- Auflagen bei Ausnahmegenehmigungen beachten
- Genehmigungen bei bestimmten Transporten mitgeben (betrifft nur bestimmte Güter der Klasse 1, selbstersetzliche Stoffe und organische Peroxide)
- Um Containerpackzertifikat kümmern bei anschließender Seebeförderung
- Zusatzvorschriften beim Transport radioaktiver Stoffe beachten
- Genehmigung bei unverpackten Gegenständen gemäß 4.1.3.8 mitgeben
- Dafür sorgen, dass geeignete und zugelassene Umschließungen (Verpackungen, IBC, Großverpackungen, Tanks, MEMU) verwendet werden
- Pflichten beim Transport radioaktiver Stoffe wahrnehmen, wenn Grenzwerte während der Beförderung überschritten werden
- Mitarbeiter über Maßnahmen zur Sicherung und Umsetzung der allgemeinen Sicherungsmaßnahmen gemäß Kapitel 1.10 unterweisen
- Sicherungsplan erstellen und implementieren, wenn an der Beförderung Gefahrgut mit hohem Gefahrenpotenzial beteiligt ist
- Alle Mitarbeiter unterweisen, die an der Gefahrgutabwicklung beteiligt sind. Die entsprechenden Bescheinigungen für fünf Jahre aufbewahren
- Spezielle Unterweisung beim Umgang mit begasten Güterbeförderungseinheiten
- Wahrnehmung allgemeiner Sicherheitspflichten