

Konstellation prüfen

BUSSGELD Beauftragen, verladen, versenden, befördern:

Wer wird bei Mängeln im Gefahrguttransport in welcher Funktion gesehen?

Wer ist was im Gefahrgutrecht

Die Verantwortung für zu transportierende Gefahrgüter wird entlang der Transportkette verteilt. Dabei weist das Gefahrgutrecht jedem Mitspieler eine bestimmte Funktion zu, die je Transportszenario anders aussehen kann. In der zweiteiligen Serie soll versucht werden, auch dem Einsteiger im Bereich Gefahrgutrecht einen Zugang zur Thematik Verantwortlichkeit zu verschaffen.

- › **Schritt 1: Verantwortliches Unternehmen**
- › Schritt 2: Verantwortliche Person im Unternehmen

Das Thema Verantwortlichkeiten in der gefahrgutrechtlichen Transportkette wird auch in naher Zukunft nicht an Aktualität verlieren. Dies ist zum einen der Komplexität der Materie geschuldet, zum anderen der fortlaufenden Rechtsprechung. In den folgenden Ausführungen soll versucht werden, auch dem Einsteiger im Bereich Gefahrgutrecht einen Zugang zur Thematik Verantwortlichkeit zu eröffnen. Eine strukturierte Herangehensweise ist in diesem Zusammenhang unerlässlich.

Grundsätzlich sind zwei Problemfelder zu klären: In einem ersten Schritt ist zu ermitteln, welche(s) Unternehmen die Verantwortung im Einzelfall trägt/tragen. In einem zweiten Schritt ist die Frage zu klären, welche Person(en) in diesem Unternehmen in der Verantwortung steht/stehen.

Verantwortliches Unternehmen

Die Einordnung eines Unternehmens als Beförderer, Absender, Verladener etc. erfordert nachvollziehbare Feststellungen, die sich an den Begriffsbestimmungen des Paragraphen (§) 2 Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) beziehungsweise des Abschnitts 1.2.1 Anlagen A und B des Europäischen Übereinkommens vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) orientieren.

Vorrangig sind die Bestimmungen in § 2 GGVSEB zu prüfen. Durch den Verordnungsgeber wurden hier Begriffsbestim-

mungen festgelegt, die über die Bestimmungen des Abschnitts 1.2.1 ADR hinausgehen. Sollte § 2 GGVSEB keine entsprechende Regelung enthalten, ist auf die Begriffsbestimmungen des Abschnitts 1.2.1 ADR zurückzugreifen.

Als Beispiel kann hier der Begriff des Beförderers angeführt werden: In § 2 GGVSEB wird man diesbezüglich vergeblich nach einer Erläuterung suchen, der Definition in Abschnitt 1.2.1 ADR war offensichtlich aus nationaler Sicht nichts hinzuzufügen.

Der Verladener im Gefahrgutrecht

Eine Begriffsbestimmung, die in der Praxis häufig zu ungläubigen Blicken der konkret Beteiligten führt, ist die des Verladeners im gefahrgutrechtlichen Sinn. Nach der Definition in § 2 Nr. 3 GGVSEB ist Verladener das Unternehmen, das

- a) verpackte gefährliche Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks in oder auf ein Fahrzeug (ADR), einen Wagen (RID), ein Beförderungsmittel (ADN) oder einen Container verlädt oder
- b) einen Container, Schüttgut-Container, MEGC, Tankcontainer oder ortsbeweglichen Tank auf ein Fahrzeug (ADR), einen Wagen (RID), ein Beförderungsmittel (ADN) verlädt oder
- c) ein Fahrzeug oder einen Wagen in oder auf ein Schiff verlädt (ADN).

Verladener ist auch das Unternehmen, das als unmittelbarer Besitzer das gefährliche Gut dem Beförderer zur Beförderung übergibt oder selbst befördert.

Der deutsche Verordnungsgeber hat hier bewusst den unmittelbaren Besitzer, der Gefahrgut übergibt oder selbst befördert, mit in die Verantwortung genommen.

In Einzelfällen wird der Anwender daher auch gezwungen sein, sich mit den §§ 854 ff. Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) hinsichtlich der Thematik „Besitz“ auseinanderzusetzen. Eine Begriffsbestimmung für den „Auftraggeber des Absenders“ findet sich leider weder in § 2 GGVSEB noch in Abschnitt 1.2.1 ADR. Um diesbezüglich Abhilfe zu schaffen, wurden nun in die Durchführungsrichtlinien Gefahrgut (RSEB) vom 8. Mai 2013 unter den Nummern 17.1 bis 17.4 (zu § 17 GGVSEB) Erläuterungen und eine Begriffsbestimmung zum Auftraggeber des Absenders aufgenommen.

Um konkret zu klären, welchen Unternehmen die verschiedenen Verantwortlichkeiten nach dem Gefahrgutrecht zuteilwerden, ist anzuraten, die gefahrgutrechtliche Transportkette im jeweiligen Einzelfall zunächst als Ganzes zu be-

ADR, GGVSEB, aber auch BGB und HGB spielen für Verantwortung und Verpflichtung eine Rolle.

trachten. Insbesondere ist zu klären, welche Verträge zwischen den Unternehmen geschlossen wurden. Für Klarheit kann an dieser Stelle ein Blick in das Handelsgesetzbuch (HGB) sorgen: § 407 HGB regelt zum Thema Frachtvertrag unter anderem Folgendes: „Durch den Frachtvertrag wird der Frachtführer verpflichtet, das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern. Der Absender wird verpflichtet, die vereinbarte Fracht zu zahlen.“ In § 453 HGB finden sich zum Speditionsvertrag unter anderem folgende Regelungen: „Durch den Speditionsvertrag wird der Spediteur verpflichtet, die Versendung des Gutes zu besorgen. Der Versender

wird verpflichtet, die vereinbarte Vergütung zu zahlen.“

Unter den Nummern 17.1 bis 17.4 der RSEB vom 08.05.2013 (s.o.) werden im Zusammenhang mit dem Begriff Auftraggeber des Absenders auch Verantwortlichkeiten in einer klassischen Transportkette erläutert.

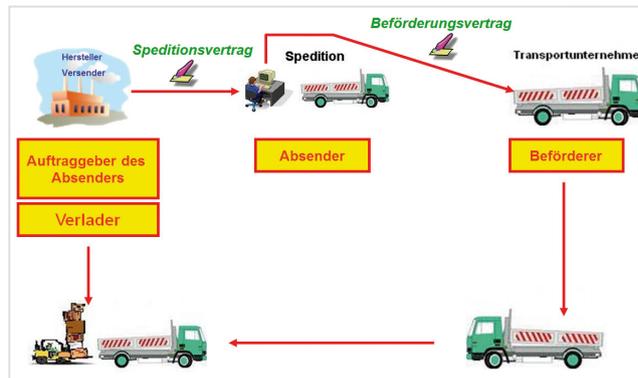
Drei Konstellationen

In den folgenden Abbildungen werden verschiedene Fallkonstellationen grafisch dargestellt.

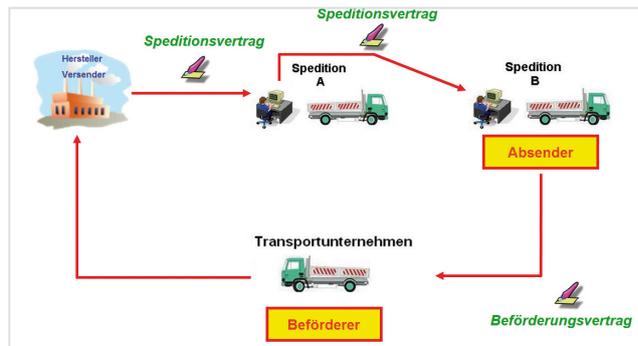
Abbildung 1 zeigt eine der häufigsten Beförderungsketten in der Praxis. Der Hersteller, beispielsweise ein Unternehmen, das Farben und Lacke produziert, schließt einen Speditionsvertrag mit der Spedition „A“. Die Spedition schließt in der Folge einen Frachtvertrag (Beförderungsvertrag) mit einem Transportunternehmen. Durch den Abschluss des Speditionsvertrages verpflichtet der Hersteller die Spedition, die Versendung des gefährlichen Gutes zu besorgen und somit zum Absender im Sinne von § 2 Nr. 1 GGVSEB. Das Transportunternehmen wird durch den Frachtvertrag verpflichtet, das gefährliche Gut beim Hersteller abzuholen und bei einem Kunden abzuliefern und wird folglich Beförderer im Sinne von Abschnitt 1.2.1 ADR. Der Hersteller der gefährlichen Güter ist in dieser Fallkonstellation Auftraggeber des Absenders und zudem, sofern das Gefahrgut am Produktionsstandort durch die Herstellerfirma als unmittelbarem Besitzer dem Beförderer zur Beförderung übergeben wird, Verloader im Sinne von § 2 Nr. 3 GGVSEB.

In Abbildung 2 wird eine ähnliche Transportkette dargestellt, allerdings wird hier durch die Spedition „A“ wiederum ein Speditionsvertrag mit der Spedition „B“ geschlossen. Rechtlich ist dies zulässig und findet in der Praxis auch häufig Anwendung – vgl. hierzu § 454 HGB „Besorgung der Versendung“. Durch diesen weiteren Speditionsvertrag wird die Spedition „B“ nun durch die Spedition „A“ verpflichtet, die Versendung zu besorgen, und somit zum Absender im Sinne von § 2 Nr. 1 GGVSEB.

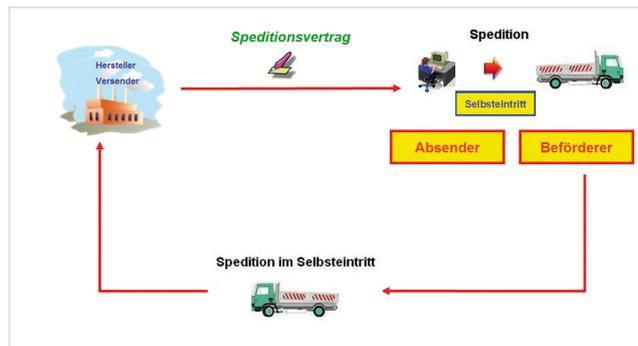
In Abbildung 3 ist ein weiteres Szenario grafisch dargestellt, konkret der Selbsteintritt im Sinne von § 458 HGB. Die Spedition „A“ verfügt über einen eigenen Fuhrpark und entscheidet, nachdem mit dem Hersteller ein Speditionsvertrag ge-



1. Fall: Hersteller schließt Vertrag mit Spedition und Spedition schließt Vertrag mit Transporteur.



2. Fall: Hersteller schließt Vertrag mit Spedition, Spedition schließt Vertrag mit 2. Spedition und 2. Spedition schließt Vertrag mit Transporteur.



3. Fall: Hersteller schließt Vertrag mit Spedition und Spedition fährt mit eigenem Fahrzeug.

schlossen wurde, die Beförderung im Selbsteintritt mit eigenem Fahrzeug auszuführen. In dieser Fallkonstellation trägt die Spedition A die Verantwortung sowohl als Absender als auch als Beförderer im gefahrgutrechtlichen Sinn. Auch in einer weiteren Konstellation (ohne graphische Abbildung) sorgt die Nr. 17.2 RSEB nun für Klarheit, konkret wenn zwischen der Spedition (Absender) und einem Transportunternehmen A ein Beförderungsvertrag geschlossen wurde, das Transportunternehmen A jedoch ein Transportunternehmen B mit der Beförderung beauftragt: „Beauftragt ein Beförderer einen weiteren Beförderer, die ihm beauftragte Beförderung auszuführen, so ist er der Absender für die nachfolgende Beförderung“. Erst ein genauer Blick auf Transportab-

läufe und abgeschlossene Verträge ermöglicht folglich die Zuordnung der Verantwortlichkeiten im Rahmen der Beförderung gefährlicher Güter. Abschließend sei an dieser Stelle aber auch auf die Problematik hingewiesen, dass in der Praxis die Begrifflichkeiten Frachtvertrag und Speditionsvertrag leider nicht immer im Sinne der Begriffsbestimmungen aus dem HGB verwendet werden und so teilweise ein tatsächlicher Speditionsvertrag als Frachtvertrag bezeichnet wird und umgekehrt. Sollten Zweifel an einer konkreten vertraglichen Vereinbarung oder Begrifflichkeit bestehen, ist eine Nachfrage bei den Vertragspartnern unentbehrlich.

Ronny Rankl
Mitarbeiter des Bayer. Polizeiverwaltungsamtes –