

Verantwortlichkeiten

# Wenn der Informationsfluss versiegt

RA Ulrich Mann, Hattersheim

**Ein Lkw wird im Hafen nicht entladen, weil Versandstücke als Gefahrgut gekennzeichnet sind – doch die entsprechenden Papiere fehlen. Wer ist verantwortlich?**

Eine deutsche Firma wird als Spediteur von ihrem russischen Partner in St. Petersburg beauftragt, eine Sendung per Lkw im Inland zu übernehmen und in den Hafen Hamburg zu befördern. Mit diesem Transport hat sie wiederum einen Lkw-Unternehmer beauftragt.

Einen Hinweis, dass es sich bei dieser Sendung um Gefahrgut handelt, erhält sie von ihrem russischen Auftraggeber nicht – ihm ist diese Tatsache ebenfalls nicht bekannt. Vom Verlader im Inland werden zur Abholung der Sendung lediglich vorab Kopien der notwendigen Zollpapiere per Fax übermittelt. Einen Hinweis auf das Gefahrgut gibt es auch hier nicht.

**Bei Anlieferung der Sendung** am Kaischuppen im Hamburger Hafen stellte das Entladepersonal des Kaibetriebes fest, dass die Packstücke mit Gefahrzetteln Nr. 3 versehen sind. Weil der Fahrer keine Gefahrgutpapiere (Unfallmerkblatt oder Beförderungspapier nach IMDG-Code) vorlegen kann, entlädt der Kaibetrieb nicht.

Nach telefonischer Rückfrage mit dem Verlader im Inland wird dem Spediteur per Fax eine „IMO-Erklärung für gefährliche Güter“ für diese Sendung übersandt. Diese wird an den Kaibetrieb weitergeleitet – und dort die Sendung endlich entladen und anschließend seewärts verladen.

Der Spediteur hält den Verlader daraufhin für die zweistündige Standzeit des Lkw im Hafen für verantwortlich, da die Gefahrgutpapiere nicht übergeben wurden.

Der Verlader lehnt jedoch jegliche Verantwortung ab. Zitat: „Wir sind weder ihr Auftraggeber noch sind wir für Handlungen des von ihnen eingesetzten Unternehmers verantwortlich. Wir haben lediglich eine Ware zur Abholung bereitgestellt. Die Ware war von

der Produktionsfirma als Gefahrgut ordnungsgemäß gekennzeichnet und die Gefahrgutpapiere waren an der Ware angebracht.“

Richtig ist, dass die Ware als Gefahrgut gekennzeichnet war. Unrichtig ist, dass die Gefahrgutpapiere an der Ware angebracht waren. Liegt der Spediteur mit seiner Auffassung richtig, dem Verlader die Standzeit auf Grund nicht übergebener Gefahrgutpapiere in Rechnung zu stellen?

**Folgende Grundsätze** sind in diesem Falle zu beachten, wobei die frachtrechtlichen und gefahrgutrechtlichen Verantwortlichkeiten nicht notwendig deckungsgleich sind.

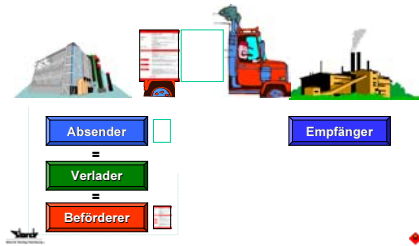
**Gefahrgutrecht:** Der russische Partner des deutschen Speditionsunternehmens ist als *Auftraggeber des Absenders* zu bewerten.

- Der Spediteur ist *Absender* der Ware, da er das gefährliche Gut für einen Dritten, seinen russischen Partner, versendet.
- Der beauftragte Transportunternehmer ist *Beförderer*.
- Der *Verlader* trägt gefahrgutrechtliche Pflichten, soweit er die gefährlichen Güter in ein Fahrzeug verlädt oder als unmittelbarer Besitzer das gefährliche Gut dem Beförderer zur Beförderung übergibt.

Die Frage ist nun, wer zu welchem Zeitpunkt welche Papiere bereitzustellen hat.

**Der Auftraggeber des Absenders** hat mit Papieren direkt nichts zu tun. Er hat dafür zu sorgen, dass dem Absender die Angaben nach Unterabschnitt 5.4.1.1 und 5.4.1.2 ADR schriftlich mitgeteilt werden. Dies hat er im vorliegenden Fall nicht getan. Der Absender wurde von seinem Auftraggeber über die Tatsache, dass es

Der einfachste Fall



sich um gefährliche Güter handelt, nicht informiert. Die Gefährlichkeit war dem Auftraggeber bekannt, da er eine IMO-Erklärung vorlegen konnte.

**Der Absender** hat den Beförderer auf das gefährliche Gut mit den Angaben nach 5.4.1.1.1 a bis d ADR hinzuweisen. Dies konnte nicht geschehen, da der Auftraggeber seinen Pflichten nicht nachgekommen ist. Weiter hat der Absender dafür zu sorgen, dass für jede Sendung ein Beförderungspapier nach 5.4.1 ADR mitgegeben und dass dem Beförderer bei Erteilung des Beförderungsauftrages der Inhalt der schriftlichen Weisungen nach 5.4.3.1 ADR übermittelt wird. Auch dies konnte im vorliegenden Fall nicht erfolgen.

**Der Beförderer** hat dafür zu sorgen, dass dem Fahrzeugführer vor Beförderungsbeginn die Begleitpapiere nach Unterabschnitt 8.1.2.1 ADR übergeben werden.

**Der Verloader:** Der Verloader hat im Straßenverkehr dafür zu sorgen, dass die schriftlichen Weisungen nach Unterabschnitt 5.4.3.1 ADR und Unterabschnitt 5.4.3.3 Satz 2 ADR dem Fahrzeugführer übergeben werden. Er kann jedoch auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen.

**Im vorliegenden Fall** ist die Informationskette durch den Auftraggeber des Absenders nicht richtig in Gang gesetzt worden. Auf der anderen Seite hat der Verloader, der die Güter in seinem Lager eingelagert hat, versäumt, diese Unstimmigkeit (Gefahrgut bei der Einlagerung – keine Gefahrguthinweise durch den Absender) aufzuklären. Richtig ist die Argumentation

des Spediteurs, dass es zunächst nicht auf vertragliche Beziehungen zwischen den Partnern bei der Zuordnung von Gefahrgutpflichten ankommt, da es sich um öffentlich-rechtliche Pflichten nach den Gefahrgutvorschriften handelt. Für diese sind die tatsächlichen Handlungen maßgeblich. Damit ist der russische Partner der Auftraggeber des Absenders, die deutsche Spedition der Absender, da sie in dessen Namen den Versand veranlasst hat. Völlig zu Recht wird festgestellt, dass dem Fahrzeugführer in diesem Fall keine Verpflichtung zukommt, den Absender oder Verloader auf eventuell fehlende Papiere hinzuweisen. Es ist nicht Aufgabe des Fahrers, Papiere abzufordern, dies ist eine Bringschuld des Verladers.

**Die Frage nach den Standzeiten** ist differenziert zu betrachten. Besteht eine vertragliche Beziehung zwischen Spediteur und Verloader? Ist der Verloader z.B. Lagerist des Spediteurs, so kann es vertragliche Nebenpflicht aus dem Lagervertrag sein, den Spediteur frühzeitig über Widersprüche aufzuklären und beispielsweise Unfallmerkmale und Begleitpapiere zu erzeugen und darauf nicht stundenlang zu warten. Besteht kein Vertrag, so müsste ein Schadensersatzanspruch des Spediteurs gegen den Verloader bestehen, der sich aus unerlaubter Handlung oder Schutzgesetzverletzung ergeben könnte (§ 823 BGB). Dies wäre allerdings sehr weit hergeholt. Eleganter wäre es, wenn der Spediteur seinen russischen Auftraggeber in die Pflicht nimmt. Dieser hätte sofort die richtigen Informationen bereitzustellen und damit sämtliche Probleme vermeiden können. Er ist letztlich der Verantwortliche für die Standzeiten und muss dafür aufkommen. ○