

Hohes Schutzziel

BELADUNG In welchem Umfang der Verlader für die Ladungssicherung verantwortlich ist, wird immer wieder heiß diskutiert. Eine klare Antwort gibt dieser Beitrag.

Wie oft muss ein Fahrzeug kontrolliert werden? Jedes Mal 100prozentig oder reichen Stichprobenkontrollen aus? Wieso bin ich für die Ladungssicherung verantwortlich, wenn der Fahrer sein Fahrzeug alleine belädt? Der Fahrer nimmt die Wechselbrücken immer außerhalb der normalen Geschäftszeiten auf, von unseren Mitarbeitern ist hier keiner mehr anwesend, wie sollen wir da kontrollieren?

Diese Fragen werden in der betrieblichen Praxis oder im Rahmen von Schulungen häufig gestellt. Nicht selten werden sie auch vor Gericht erörtert, wenn es um Bußgeldverfahren geht. Alles dreht sich hierbei um den Verantwortungsbereich des Verladers, vermutlich einer der am meisten kontrovers diskutierten Pflichtenkataloge beim Gefahrguttransport.

Der Verlader im Straßenverkehr ist definiert als das Unternehmen, das

› verpackte gefährliche Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks in oder auf ein Fahrzeug oder einen Container verlädt oder

› einen Container, Schüttgut-Container, MEGC, Tankcontainer oder ortsbeweglichen Tank auf ein Fahrzeug verlädt.

Deutsche Besonderheiten

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

Diesen Teil der Definition findet man nur in der deutschen Gefahrguttransportverordnung GGVSEB und nicht in Abschnitt 1.2.1 des ADR. In Deutschland spielt es somit keine Rolle, wer die Versandstücke tatsächlich physisch auf das Fahrzeug lädt. Das übergebende Unternehmen ist und bleibt in der Verladerepflicht, da es zuvor unmittelbarer Besitzer war.

Eine Regelung, die das Bundesverkehrsministerium hinsichtlich der Ladungssicherung vor ein paar Jahren ändern wollte, nachdem das Oberlandesgericht (OLG) Jena seinen einschlägigen Beschluss zu dem Thema Verantwortlichkeiten verkündet hatte (AZ: 1 Ss 34/05; vom 14.10.2005).

Die Bundesländer wollten diesen Weg jedoch nicht mitgehen und haben eine entsprechende Änderung im Bundesrat gekippt. Aufgrund der Formulierung in Paragraph 29 der GGVSEB – „Der Verlader und der Fahrzeugführer haben die Vorschriften ... zu beachten“ – sind beide Beteiligte gleichermaßen verantwortlich, unter anderem für die ordnungsgemäße Ladungssicherung.

Bei dieser Betrachtung der gefahrgutrechtlichen Verantwortlichkeiten spielen die handelsrechtlichen Beziehungen in Form der Incoterms überhaupt keine Rolle. Es kommt ausschließlich darauf an, welches Unternehmen die oben genannten Definitionskriterien erfüllt. Unmittelbarer Besitz in diesem Zusammenhang hat nichts mit den Eigentumsverhältnissen zu tun, sondern mit der tatsächlichen Sachherrschaft über das Produkt, in un-

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

serem Fall über die Gefahrgutversandstücke, Container und ähnlichem. Rechtsgrundlage ist der Paragraph 854 im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB).

Eine weitere, bereits erwähnte Fragestellung betrifft die Kontrolle von Fahrzeugen vor der Beladung. Die Rechtsgrundlage hierzu findet sich in den Kapiteln 7.5.1.1 und 7.5.1.2 des ADR, zwei Fundstellen, die in Paragraph 29 (1) explizit bei den Verladerepflichten genannt werden. Stellt man nun die Frage, ob jedes Fahrzeug zu kontrollieren ist oder ob Stichproben ausreichen, lohnt sich ein Blick in die Begründung des OLG Thüringen.

Dort heißt es: „Es ist auch nichts dafür ersichtlich, dass der Gesetzgeber in Unterabschnitt 7.5.1.2 ADR bloß sporadische Kontrollen und Sichtprüfungen vorausgesetzt hat. Der Wortlaut der Bestimmung legt dies nicht nahe. Ihr erkennbarer Zweck, den von unzureichend gesicherten Gefahrgutladungen drohenden schweren Unglücksfällen vorzubeugen, steht einer solchen Norminterpretation sogar entgegen.“

Vom Schutzziel her ist dieser Satz nachvollziehbar, auch wenn es vor Jahren schon mal anderslautende Formulierungen der international besetzten Gefahrgutarbeitsgruppe WP 15 der UN-Kommission für Gefahrguttransporte gegeben hat.

Nun gibt es in der Praxis aber eine Vielzahl unterschiedlicher Fälle, die durchaus

Quellen & Checklisten

Die Pflichten des Verladers bei einem Gefahrguttransport sind in Paragraph (§) 21 der Gefahrgutverordnung GGVSEB aufgelistet. Zusätzliche Pflichten finden sich in § 27 (1), (3), (4), (5) und (6), in § 29 (1), (2), (3), (4) und (5) sowie in §35.

Eine vollständige Checkliste für die Verladerepflichten stehen als Download in der Rubrik „Fachinformationen“ bereit – für Abonnenten kostenfrei.

Zusätzlich sind hier eine Checkliste für die Prüfung von Containern gemäß ADR sowie zwei Prüflisten für Fahrzeugkontrollen bei kennzeichnungspflichtigen Beförderungseinheiten und Fahrzeugen bis maximal 1000 Punkte eingestellt.

eine modifizierte Betrachtungsweise im Einzelfall zulassen.

Nehmen wir an, eine Firma produziert Gefahrgüter und lässt diese vom Produktionsstandort dreimal täglich mit einem Shuttle vom Spediteur in dessen Versandlager transportieren, da von dort aus die spätere Auslieferung an die Kunden erfolgt.

Dreimal täglich fährt also der gleiche Fahrer mit dem gleichen LKW beim Produktionsbetrieb vor, dazwischen hat er keine anderen Transportvorgänge durchgeführt. In solchen Fällen ist es durchaus sinnvoll und praxisgerecht, nicht jedes Mal eine Kontrolle durchzuführen. Hier erscheinen Stichprobenkontrollen durchaus geeignet, der Sorgfaltspflicht des Verladers Genüge zu tun.

Sobald jedoch ein neues Fahrzeug oder ein neuer Fahrer ankommt, ist zu empfehlen, eine Kontrolle in jedem Fall durchzuführen.

Mit Fotos Ladungspositionen klären

Wer die unternehmerische Verantwortung als Verloader übertragen bekommt, muss in der Lage sein, seinen Pflichten in der Praxis gerecht zu werden. Die innerbetrieblichen oder auch externen Schulungen zum Thema Gefahrguttransport reichen jedoch im Regelfall nicht aus, um die korrekte Ladungssicherung beurteilen oder durchführen zu können. Dazu sind Spezialseminare zum Thema Ladungssicherung erforderlich, am besten solche mit einem Praxisanteil, die mindestens einen ganzen Tag dauern sollten.

Mittlerweile sind immer mehr Firmen dazu übergegangen, ihre Versandstücke nach der Verladung zu fotografieren, um einen eindeutigen Beweis der Position der Packstücke und deren Sicherung zu haben. Speziell bei Sammelladungen, bei denen teilweise umgeladen wird, ist so ein mit Datum und Uhrzeit versehenes Foto ein nicht zu unterschätzendes Dokument im Falle von Beanstandungen. In verschiedenen Versandlagern sind auch fest installierte Videokameras zu finden, die alle Beladevorgänge dokumentieren. Allerdings spielt hier nicht jeder Betriebsrat mit, da eine solche Installation mitbestimmungspflichtig ist, neben der Beladung könnten ja auch die Mitarbeiter überwacht werden.

Jürgen Werny

Gefahrgutexperte aus München



Verlader und Fahrer sind gleichermaßen für die ordnungsgemäße Ladungssicherung verantwortlich.

Pflichten des Verladers

Prüfung / Tätigkeiten vor Beladung

- › Zulässigkeit zur Beförderung prüfen
- › Eingangskontrolle für Fahrzeug/Container und Fahrer durchführen
- › Verpackungen müssen unbeschädigt sein
- › Zusammenladeverbote beachten (betrifft Güter der Klasse 1)
- › Mengenbegrenzungen beachten (Klasse 1, Klasse 5.2, selbstzersetzliche Stoffe der Klasse 4.1)

Beladevorgang

- › Versandstücke mit Ausrichtungspfeilen entsprechend verladen
- › Stapelfähigkeit beachten – wenn möglich flüssige Stoffe unter feste Stoffe
- › Trennvorschriften bei Nahrungs-, Genuss- und Futtermitteln beachten

- › Rauchverbot und Verbot von Feuer und offenem Licht beachten
- › Ordnungsgemäße Ladungssicherung sicherstellen

Prüfung / Tätigkeiten nach Beladung

- › Placards an Containern anbringen
- › Kennzeichen für begrenzte Mengen bei mehr als acht Tonnen brutto anbringen
- › Fahrer auf das Gefahrgut hinweisen

Sonstiges

- › Sicherungsmaßnahmen beachten, insbesondere bei Gefahrgut mit hohem Gefahrenpotenzial
- › Unterweisung der Mitarbeiter sicherstellen