

Auftrags Nr.	_____
Sonstige	_____
Dokumentation	_____

Ladungssicherung !

Einverständniserklärung

Beim Verladen von Gütern sind alle am Verladeprozess Beteiligten Personen für die ordnungsgemäße Ladungssicherung verantwortlich. Die Verantwortlichkeiten sind in den einschlägigen Rechtsvorschriften geregelt. Insbesondere in den Vorschriften der Straßenverkehrsverordnung, den nationalen Transportrechtlichen Grundlagen sowie in den Internationalen Rechtsvorschriften wie CTU, CMR - Recht. (Siehe Anlage)

Bestätigung / Freigabe zum Transport:

Die Ladung ist nach den Vorgaben der allgemeinen Regeln, insbesondere nach der CTU Packrichtlinie und den üblichen technischen Regeln (VDI 2700 ff) so gesichert, dass unter verkehrsüblichen Fahrzuständen (Vollbremsung, Ausweichmanöver, schlechte Wegstrecke) die Ladung weder verrutschen oder gar herabfallen kann und zu keiner Zeit durch die Ladung eine Gefährdung Dritter entstehen kann. Das Transportgefäß ist betriebssicher.

Der Verloader übernimmt keinerlei Verantwortung für die Schäden und dergleichen nach Teilentladung oder Veränderung der Ladungssicherungsmethode durch Dritte.

Der Übernehmende bestätigt, dass er mit der Ladungssicherungsmethode einverstanden ist.

Für Schäden, die ursächlich durch z.B. ungeeignete Verpackungen oder Schäden, die durch fehlende Kennzeichnungen entstehen, besteht kein Haftungsanspruch an den Verloader oder Stauer. (HGB 411 und Art. 17 CMR)

Bei Unklarheiten oder Fragen bzgl. der Ladungssicherung wenden Sie sich bitte an unseren Ladungssicherungsbeauftragten

Herrn _____ Tel. _____

Übernehmender

Ladestelle / Kostenstelle

Übergebender

Unterschrift

Unterschrift

Anlage Gesetze und Verordnungen (Auszugsweise):

Öffentliches Recht	Transportrecht	Arbeitsrecht	Privatrecht
<u>Straßenverkehrsrecht</u>	<u>Handelsgesetzbuch</u>	<u>Unfallverhütungs –</u>	<u>Bürgerliches</u>
STVO STVZO	HGB § 412	vorschriften BGVD29,	<u>Gesetzbuch</u> § 823
§ 22 § 30	HGB § 425	(VBG 12 alt)	Schadensersatz-
§ 23 § 31	HGB § 426	§ 22	pfllicht
<u>Ordnungswidrigkeit</u>	HGB § 427	Fahrzeugaufbauten	
§ 14 Beteiligung	ADSP	§ 37 Be- und	§ 831 Haftung für
§ 9 Handeln für einen	AGB,s	Entladen	den Verrichtungs-
anderen	CMR Artikel 17	§ 44 Fahr- u.	gehilfen
	(Haftung des	Arbeitsweise	
<u>Straftatbestand</u>	Frachtführers)	§ 58	
	CTU - Packrichtlinie	Ordnungswidrigkeiten	
STGB	(Cargo Transport Unit)	§ 209 Abs. 1 SGB VII	
§ 222 Fahrlässige		BGI 649 Ladungs-	
Tötung	Normen, VDI 2700 ff	sicherung auf	
		Straßenfahrzeugen	
§ 230 Fahrlässige			
Körperverletzung	VDI Richtlinie	DIN 75410	
	3968 Anforderungen	<u>Weitere DIN</u>	
§ 315 b Gef. Eingriffe	an Verpackungen	<u>Vorschriften</u>	
in den		z.B	
Straßenverkehr	GGVS/E ADR – Recht	DIN 30781	
Umweltstrafrecht	Sondereinbarungen	Grundbegriffe der	
		Transportkette	
		DIN 60060 Zurrgurte	
		aus Chemiefasern	
		zur	
		Ladungssicherung	
		von Lasten auf	
		Nutzfahrzeugen zur	
		Güterbeförderung	

Nationales Recht:

§ 412 HGB

- Soweit sich aus den Umständen nichts anderes ergibt, hat der **Absender** das Gut **beförderungssicher** zu laden, zu **stauen** und zu **befestigen**, sowie zu entladen. Der **Frachtführer** hat für die **betriebssichere** Verladung zu sorgen.
- Bemerkung: Unter verstauen versteht man die ebenfalls bereits angesprochene Sicherung gegen die normalen Einwirkungen des Straßenverkehrs.

§ 426, 427 HGB

- Risikobereich des Absenders, also Schäden, für die der Frachtführer **nicht** zu haften hat.
- - Unabwendbares Ereignis
- - **Verpackungsmangel**
- - **Ladetätigkeiten des Absenders**
- - Beschaffenheitsschäden
- - **Ungenügende Kennzeichnung**
- - Beförderung lebender Tiere
- Den Beweis für eine mangelhafte Ladungssicherung als Schadensursache hat das Transportunternehmen anzutreten

Internationales Recht

Artikel 17

1. Der Frachtführer haftet für gänzlichen oder teilweisen Verlust und für Beschädigung des Gutes, sofern der Verlust oder die Beschädigung zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Ablieferung eintritt, sowie für Überschreitung der Lieferfrist.

2. Der Frachtführer ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch eine nicht vom Frachtführer verschuldete Weisung des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes oder durch Umstände verursacht worden ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

3. Um sich von seiner Haftung zu befreien, kann sich der Frachtführer weder auf Mängel des für die Beförderung verwendeten Fahrzeuges noch gegebenenfalls auf ein Verschulden des Vermieters des Fahrzeuges oder der Bediensteten des Vermieters berufen.

4. Der Frachtführer ist vorbehaltlich des Artikels 18 Absatz 2 bis 5 von seiner Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus den mit einzelnen oder mehreren Umständen der folgenden Art verbunden besonderen Gefahren entstanden ist:

a) Verwendung von offenen, nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen, wenn diese Verwendung ausdrücklich vereinbart und im Frachtbrief vermerkt worden ist;

b) Fehlen oder Mängel der Verpackung, wenn die Güter ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;

c) Behandlung, Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln;

d) natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, der zufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund oder Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren, ausgesetzt sind;

e) ungenügende oder unzulängliche Bezeichnung oder Numerierung der Frachtstücke;

f) Beförderung von lebenden Tieren.

5. Haftet der Frachtführer auf Grund dieses Artikels für einzelne Umstände, die einen Schaden verursacht haben, nicht, so haftet er nur in dem Umfange, in dem die Umstände, für die er auf Grund dieses Artikels haftet, zu dem Schaden beigetragen haben.

Die neue CTU – Packrichtlinie und VDI Richtlinie 2700a

Auf der Grundlage der seit Februar 1999 in Kraft getretenen Richtlinie für das Packen von Beförderungseinheiten^{1 2} sowie der VDI Richtlinie 2700a bieten wir Ihnen in unserem Seminar eine Einführung in die neue CTU Packrichtlinie und versetzen Sie am Ende des Seminars in die Lage, zu erkennen, welche Folgen schlechte Stauung oder ungenügende Ladungssicherung haben kann und diese zu vermeiden.

Die CTU-Packrichtlinie gilt für die Beförderung mit allen Verkehrsträgern zu Wasser³ und zu Lande. Die Bundesregierung hat als Mitgliedsregierung diese Richtlinie allen Beteiligten durch Veröffentlichung im amtlichen Verkehrsblatt zur Kenntnis gebracht. Damit gibt es erstmals einheitliche Richtlinien für alle Verkehrsträger (außer für die Luftfahrt) im Range einer technischen Regel.

Die CTU-Packrichtlinie gibt Hinweise zur visuellen Überprüfung vor dem Packen und Sichern von Ladung, ergänzt durch Hinweise zum Packen und Sichern gefährlicher Güter; Grundsätze für den sicheren Umschlag und die Sicherung von CTUs und definiert Anforderungen an die Ausbildung im Packen von Ladung in CTUs

Zu dem Bereich Ausbildung heißt es in der Richtlinie:

„Alle in Betracht kommenden Personen müssen entsprechend ihren Aufgaben eine Ausbildung über die sichere Beförderung und das sichere Packen von Ladung erhalten. Diese Ausbildung muss so gestaltet sein, dass die Ausgebildeten in die Lage versetzt werden, zu erkennen, welche Folgen es haben kann, wenn Ladung in CTUs schlecht gepackt und gesichert wird; außerdem müssen sie über folgendes Bescheid wissen: die einschlägigen Rechtsvorschriften; die Größe der Kräfte, die bei der Beförderung mit Straßenfahrzeugen, mit der Eisenbahn und mit dem Seeschiff auf Ladung einwirken können; die Grundlagen des Packens und Sicherung von Ladung in CTUs.“

Die VDI 2700a versteht sich als Einbindung der Ladungssicherung in das Qualitätsmanagement-System und schafft damit eine Grundlage für die ständige Verbesserung der Transportqualität. Sie nennt Art und Umfang der Ausbildung, die wir mit unserem Angebot umgesetzt haben.

Mit der Unterstützung der beteiligten Verbände, von Experten aus dem Transportgeschäft und durch die besondere Schulung mit Zertifizierung unserer Trainer durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat bieten wir Ihnen ein Seminar, das Ihnen die theoretischen Grundlagen zusammen mit praktischen Übungen anschaulich vermittelt. Unsere Ausbildungsanlage bietet viele Möglichkeiten der praxisnahen Anschauung.

¹ CTU = Cargo Transport Unit

² Richtlinie der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN ECE) (Verkehrsblatt, Heft 6 1999, S. 164)

³ Diese Richtlinien sind Bestandteil des Supplement zum International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code)