



LASEDESIGNEN / SHUTTERSTOCK.COM

# Ladung richtig sichern

**TRANSPORTSICHERHEIT & GEFAHRGUT:** Die Verantwortlichkeiten von Spediteur und Industrie bei der Ladungssicherung standen im Mittelpunkt des Eumos-Symposiums in Wien.

VON JOSEF MÜLLER

Falsche und nicht vorhandene Ladungssicherung kosten Spediteure, Verlader und Frächter Millionen Euro pro Jahr. Bei der Ladungssicherung zu sparen oder sie als Bagatelle zu betrachten, kann fatale Folgen haben, wie Beispiele immer wieder zeigen. Wenn sich Produkte am höchsten Stand ihrer Wertschöpfung befinden, „am Anfang einer Reise“ schonend behandelt und richtig verladen transportiert werden, müssen Hersteller und Logistiker genau Bescheid wissen, ob die Haltekräfte einer Folie zur Ladeeinheitenbildung beispielsweise optimal wirken und weder Ladegut auf Paletten noch Paletten auf der Lkw-Ladefläche verrutschen. Alexander Klacska, Bundesspartenobmann Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich, sieht in einigen Branchen Handlungsbedarf, was das Bewusstsein für Ladungssicherung betrifft. Beim 5. Internationalen Eumos-Symposium vergangene Woche in Wien standen die Verantwortlichkeiten von Industrie, Spediteur oder Frächter bei der Ladungssicherung im Mittelpunkt. 170 Teilnehmer aus 16 Ländern aus allen Teilen der Welt hatten die Gelegenheit, sich über aktuelle rechtliche Entwicklungen, neue Ladungssicherungsprodukte und technische Entwicklungen in diesem Bereich ausführlich zu informieren.

## Mehr Sicherheitsbewusstsein schaffen

Klacska appellierte an Industrie und Verlader, mehr Augenmerk auf die sichere Beförderung zu legen. Eine Ladungssicherung nach der europäischen Zurrkräftenorm ÖN EN 12195-1 sei nur mit ausreichend stabilen Ladeeinheiten durchführbar. Deren Formstabilität ist am besten er-

## DAS SICHERHEITSBEWUSSTSEIN MUSS SICH NOCH VERBESSERN.

füllt bei Einhaltung des Standard Eumos 40509. Die EN 12195-1 sowie die EN12642 für die Stabilität von Fahrzeugaufbauten und EN 40509 über die Festigkeit von Ladeeinheiten beschreiben wichtige Sicherungs- und Prüfverfahren bei der Beförderung von Waren. Verlader, Spediteure, Frächter und Lkw-Lenker müssen genau Bescheid wissen, ob das Fahrzeug für eine ordnungsgemäße Ladungssicherung geeignet ist, die Transportverpackungen ausreichend stabil sind und genug Sicherungskräfte wirken. Eumos veröffentlicht als neutrale, gemeinnützige Sachverständigen-Organisation seit vielen Jahren praxisorientierte Prüfstandards (Eumos 40509 und Eumos

40511), um die Verfahren zur Ladungssicherung und zur Verpackung transparenter und nachvollziehbarer zu gestalten, „mit weltweit steigendem Anspruch und Bedarf“, wie Wolfgang Neumann, Präsident von Eumos in Wien, zufrieden feststellte.

## EU-Richtlinien

Die EU-Richtlinie 47/2014 über die technische Unterwegskontrolle von Fahrzeugen zitiert Eumos-Standards im Anhang III als Beitrag, die Verkehrssicherheit in Europa zu erhöhen. Für einheitliche Schwerverkehrskontrollen sollten die EU-Länder die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in nationales Recht übernehmen und ab Mai 2018 praktisch anwenden. Das passierte in Österreich bereits im Juli dieses Jahres und bedeutet, dass alle an der Transportkette



(v.l.n.r.) Stefan Ebner, Wolfgang Neumann und Alexander Klacska

beteiligten Akteure für die optimale Sicherung der Ladung verantwortlich sind, erklärte der Innsbrucker Rechtsanwalt Bernhard Haid, ein Fachjurist, der mit dieser Materie gut vertraut ist. In

der Praxis heißt das: Verlader, Frächter und Lkw-Lenker müssen für die sichere Verstauung der Ladung im Falle des Falles geradestehen. Der Lenker ist für die Betriebssicherheit des Lkw verantwortlich, der Frächter haftet für ein einwandfreies Fahrzeug und die richtige Ladungssicherung und der Verlader oder Anordnungsbeauftragte – wie es im Juristendeutsch heißt – ist ebenso haftbar. Laut Haid gibt es aktuell in Österreich keine gesetzliche Regelung für die Verladung. Wenn der Lkw-Lenker bei der Verladung mit dabei ist, wird er rechtlich als Erfüllungsgehilfe des Verladers gesehen.

## Ein interessantes Gerichtsurteil

Eine derartige Zuordnung hat im Worst-Case-Szenario weitrei-



Hubert Petz (li) im Fachgespräch mit Teilnehmern des Symposiums



chende Auswirkungen für den Verlager, wie ein kürzlich ergangenes Urteil des Obersten Gerichtshofs (OGH) unter der Aktenzahl OGH 7 Ob 105/16s zeigt. Dieses Urteil betraf das oberösterreichische Transportunternehmen Petschl Transporte. Und es war ein Urteil, über das Petschl-Geschäftsführer Christian Spindel beim Symposium detailliert berichtete. Was passiert war: Petschl sollte für einen Kunden mit einem Lkw einen Transformator transportieren. Der Verlager bestand auf eine stehende Verladung, was in diesem Fall mangelhaft war und letztlich zu einem Unfall führte, denn in einer Straßenkurve fiel das Gerät vom Lkw, glücklicherweise ohne dass Dritte dabei zu Schaden kamen. Am Sattelaufleger entstand allerdings Totalschaden, so dass Petschl Schadenersatz für den beschädigten Auflieger forderte. Diesen lehnte der Verlager aber schriftlich mit folgenden Worten ab: „(...) dass wir jegliche Haftung als unbegründet zurückweisen. Für sämtliche Schäden am Transportgut sowie auch für alle daraus resultierenden Folgeschäden werden Sie als Frachtführer haftbar gemacht“. Das war als Einstieg in die Abwicklung dieses Schadenfalls harter Tobak. Das Landesgericht und Oberlandesgericht bejahten die Haftung des Verlagers nur zu 50%. Weil der Fahrer in kraftfahrrechtlicher Hinsicht die objektive Sorgfaltsverletzung zu verantworten habe, die Fahrt mit ungenügend gesicherter Ladung angetreten zu haben, habe er ein Schutzgesetz gemäß § 102 Abs. 1 KFG verletzt. Petschl gab sich damit nicht zufrieden und so ging die Causa an den OGH und mündete im Urteil unter der oben angeführten Aktenzahl. Der OGH teilte nicht die Rechtsansicht der vorgelagerten Gerichte, sondern begründete seine Entscheidung so: Im Frachtverhältnis richtet sich die Haftung für Verladung und Verstaung nach dem Vertragsverhältnis und der CMR und damit nach der vereinbarten Pflichtenfestlegung und Risikoverteilung. Fazit: Eine Verletzung der Überprüfungspflicht des Fahrers des Frachtführers steht nicht im Rechtswidrigkeitszusammenhang mit dem Beförderungsvertrag, der die Verladung des Absenders überantwortet. Sie kann im Rahmen des Frachtverhältnisses daher dem Frachtführer auch nicht als Sorgfaltsverstoß zugerechnet werden. Das Urteil des OGH: „Eine Verletzung von Überprüfungspflichten nach straßenpolizeilichen/kraftfahrrechtlichen Vorschriften durch den Fahrer des Frachtführers steht nicht im Risikozusammenhang mit einem Beförderungsvertrag, der das Verladen und die Verstaung dem Absender überantwortet.“

Dieses Urteil ist richtungweisend und bedeutet in der Praxis, dass – wenn nicht zwischen Verlager und Frachtführer die Verantwortlichkeit für die Ladungssicherung klar vertraglich geregelt ist – immer der Verlager für die richtige Verladung des Ladeguts verantwortlich ist. Im Fall Petschl war der Lkw-Fahrer im Rahmen der Verladung nicht für seinen Arbeitgeber, nämlich Petschl, tätig, sondern als Erfüllungsgehilfe des Verlagers.

### Im Transportauftrag Details festhalten

Die Empfehlung von Haid: Im Transportauftrag sollten Verlager schriftlich explizit die richtige Verladung an den Frächter oder Spediteur übertragen. Der Jurist gab auch eine weitere Empfehlung ab, falls es zu einer Unterwegskontrolle durch die Behörden kommen sollte. Gegenüber der Polizei sollten keine namentlichen Angaben zur Person gemacht werden, die die Verladung angeordnet hat. Vielmehr sollte man in solchen Fällen das Verwaltungsstrafverfahren abwarten und dann entsprechende Angaben machen. Verlager, Transporteur und Lkw-Lenker sind für die richtige Ladungssicherung „nebeneinander“ verantwortlich. Dabei ist zu unterscheiden zwischen strafgerichtlicher Haftung, zivilrechtlicher Haftung und verwaltungsstrafrechtlicher Haftung. Die drei Beteiligten können durch privatrechtliche Vereinbarungen die Haftung nur im zivilrechtlichen Bereich verschieben, nicht aber in beiden anderen Bereichen,



Großes Interesse am 5. Eumos-Symposium in Wien: 170 Vertreter aus 16 Nationen nahmen daran teil

erklärte Stefan Ebner, Geschäftsführer-Stellvertreter Transport & Verkehr in der WKO. Ein Beispiel, wie es Ebner vorstellte und das in der Praxis häufig vorkommt: Eine Spedition erteilte einem Frächter einen Frachtauftrag. Die Ware wurde mit einem Stapler des Verlagers zum Lkw gebracht, der Lkw-Fahrer führt eigenständig die Verladung durch und sichert die Ladung – allerdings so schlecht, dass die Spedition klagt den Frachtführer auf Schadenersatz. Das Urteil des OGH in diesem Fall: Das Klagebegehren wurde abgewiesen, und es gibt keinen Schadenersatz für den Spediteur. Wenn eine private Vereinbarung getroffen wird, dass die Verladung in den Verantwortungsbe-

reich des Frächters fällt, haftet der Frachtführer auch für alle Schäden aus einer mangelhaften Ladungssicherung, gab Ebner zu bedenken. Selbst wenn ein Mitarbeiter des Verlagers an der Verladung mitgeholfen und diese sogar allein durchgeführt hat.

### Technische Kontrollen werden neu geregelt

Wenn am 20. Mai 2018 die EU-Richtlinie 47/2014 in Kraft tritt, werden die technischen Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen und die Ladungssicherung von Transportverpackungen neu geregelt. Die EU-Direktive verlangt, dass jede Fracht hinsichtlich Ladungsstabilität getestet und zertifiziert wird. In Österreich werde sich ab diesem Zeitpunkt nicht gravierend viel

ändern, kündigte Polizei-Gruppeninspektor Hubert Petz, als behördlicher Fachmann für Schwerverkehrskontrollen, an. Zwar werden mehr als 1.000 Polizisten derzeit österreichweit hinsichtlich der 2018 in Kraft tretenden Regelung geschult, doch technische Kontrollen werden in Österreich schon seit 1978 durchgeführt. Und das, was Petz und seinen Kollegen so auf den Straßen entdecken, ist eindrucksvoll, wie er anhand von Bildern präsentierte. 21.400 Lkw wurden 2016 auf den Straßen kontrolliert, bei 22% war Gefahr in Verzug, 36% wiesen schwere Mängel auf. Nur 11% aller Fahrzeuge wurden nicht beanstandet. Und mehr als 5.000 Anzeigen gab es wegen mangelnder Ladungssicherung.

ANZEIGE

 TimoCom



## Ihre digitalen Transportaufträge in besten Händen!

Mit TC Transport Order® wickeln Sie Ihre Transportaufträge ganz einfach direkt innerhalb der TimoCom Transportplattform ab.

Optimieren Sie Ihre Geschäftsprozesse mit TC Transport Order®!

[www.timocom.de/Transportanfrage](http://www.timocom.de/Transportanfrage)