

| | |
|---|---|
| Fachausschuss Ladungssicherung von Gefahrgut | <small>Königsberger Ladungssicherungskreis e.V.</small>  <small>KLSJK®</small> |
| | |

Definitionen und Erläuterungen für “verantwortliche Personen nach dem Gefahrgutrecht”

„Verlader“

Der Begriff **Verlader** ist abweichend vom ADR, Abschnitt 1.2.1 V, im § 2 Nr. 3 GGVSEB definiert:

Verlader ist 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).

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

Somit ist der tatsächliche Übergang des Besitzverhältnisses des Ladeguts ausschlaggebend und nicht die manuelle Tätigkeit des Verladens.

Für die Auslegung des Begriffs „**tatsächlicher Verlader**“ ist die Bestimmung zu Verlader nach § 2 NR, 3 GGVSEB nicht heranzuziehen.

Die Begriffsauslegung zwischen „**Verlader**“ und „**tatsächlichem Verlader**“ unterscheidet grundsätzlich nicht die generelle bußgeldrechtliche Verantwortung im Bußgeldverfahren, sondern lediglich in Bezug auf einen Eintrag im Fahreignungsregister.

Der Begriff „**tatsächlicher Verlader**“ ist die „**beauftragte Person**“, die mit der erforderlichen fachlichen Kompetenz konkrete und praktische Anweisungen zur Verladung gibt. Sie hat die freie Wahl zwischen Ladungssicherungsmethoden und Ladungssicherungsmitteln.

Erläutert wird der Begriff „**tatsächlicher Verlader**“ explizit nochmals in der Anlage 7 a) RSEB 2019:

Der in Nummer 3.6.1 der Anlage 13 zu § 40 FeV aufgeführte Begriff „**tatsächlicher Verlader**“ meint den für die Ladungssicherung im Sinne des § 22 Absatz 1 StVO verpflichteten Verlader. Im Falle eines Verstoßes ist das die für das verladende Unternehmen verantwortlich handelnde Person nach § 9 OWiG, die einen Ladungssicherungsverstoß nach den Gefahrgutvorschriften und tateinheitlich nach der StVO zu verantworten hat. Dies ist in der Regel der Verantwortliche für die Ladearbeiten und nicht der ausführende Gabelstaplerfahrer oder Lagerarbeiter.

Für die Auslegung des Begriffs „**tatsächlicher Verlader**“ ist die Begriffsbestimmung zum Verlader nach § 2 Nummer 3 GGVSEB nicht heranzuziehen. Für den Eintrag von Punkten wird ausschließlich die Verantwortlichkeit nach der StVO berücksichtigt, da nur dann ein

Punkteintrag gewollt ist, wenn eine Verfolgung des Verstoßes auch bei der Beförderung von nicht gefährlichen Gütern zu einem Bußgeld nach der StVO für den Verlader führen würde.

Die Pflicht des Beförderers zur Ausrüstung der Fahrzeuge mit Ladungssicherungsmitteln entspricht der Verpflichtung des Halters in der StVZO und ein entsprechender Verstoß wurde insofern in die Anlage 13 zu § 40 FeV aufgenommen.

Nach § 29 Abs. 1 GGVSEB haben „**Fahrzeugführer**“ und „**Verlader**“ die Vorschriften für die Ladungssicherung (Abschnitt 7.5.7 ADR) zu beachten. Belädt der „**Fahrzeugführer**“ selbst, muss der „**Verlader**“ prüfen, ob der „**Fahrzeugführer**“ die Ladung ausreichend gesichert hat. Wird die Ladefläche in Abwesenheit des „**Fahrzeugführers**“ verplombt, ist der „**Verlader**“ bußgeldrechtlich in der Alleinhaftung.

„sonstige verantwortliche Person“

Nach der alten Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV) waren "**sonstige verantwortliche Personen**" solche, denen nach den Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter unmittelbar Aufgaben zur eigenverantwortlichen Erledigung übertragen worden sind, insbesondere „**Fahrzeugführer**“, Schiffsführer, ausgenommen Unternehmer und Inhaber von Betrieben (§ 1a Ziffer 6 der aufgehobenen GbV vom 26. März 1998).

Mit Inkrafttreten der Gefahrgutbeauftragtenverordnung - GbV vom 25. Februar 2011 gilt eine wesentlich geänderte Fassung. Eine "**sonstige verantwortliche Person**" wird dort nicht mehr genannt, mit der Folge, dass die alten Beauftragungen keine Rechtsgrundlage mehr haben.

Die Verantwortlichkeit des Unternehmens im Gefahrgutrecht definiert sich jetzt alleine über das Ordnungswidrigkeitenrecht.(OWiG)

Die Grundlage für die Bestellung von "**beauftragten Personen**" sowie "**sonstigen verantwortlichen Personen**" ergibt sich aus dem § 9 Abs. 2 OWiG "Handeln für einen anderen":

(2) Ist jemand von dem Inhaber eines Betriebes oder einem sonst dazu Befugten

1. beauftragt, den Betrieb ganz oder zum Teil zu leiten, oder
2. ausdrücklich beauftragt, in eigener Verantwortung Aufgaben wahrzunehmen, die dem Inhaber des Betriebes obliegen,

und handelt er auf Grund dieses Auftrages, so ist ein Gesetz, nach dem besondere persönliche Merkmale die Möglichkeit der Ahndung begründen, auch auf den Beauftragten anzuwenden, wenn diese Merkmale zwar nicht bei ihm, aber bei dem Inhaber des Betriebes vorliegen. Dem Betrieb im Sinne des Satzes 1 steht das Unternehmen gleich. Handelt jemand auf Grund eines entsprechenden Auftrages für eine Stelle, die Aufgaben der öffentlichen Verwaltung wahrnimmt, so ist Satz 1 sinngemäß anzuwenden.

Eine schriftliche Beauftragung wird nicht explizit gefordert, jedoch dürfte es in der Praxis schwer umsetzbar sein, eine ausdrückliche Beauftragung nachzuweisen. Das oftmals praktizierte Verfahren, mit Nennung des Namens im Intranet ohne weitere Beauftragung, entspricht unserer Einschätzung nach nicht den Vorgaben des OWiG.

Die „**sonstige verantwortliche Person**“ handelt auf Anweisung und ist nur im Rahmen der von der „**beauftragten Person**“ übertragenen Arbeitstätigkeit verantwortlich.

„Fahrzeugführer“

Keine Definition gem. ADR / GGVSEB

Allgemeinbegrifflich: „**Fahrzeugführer**“ ist derjenige der das Fahrzeug tatsächlich lenkt und dessen Einrichtungen bedient.

Nach § 29 Abs. 1 GGVSEB haben der „**Fahrzeugführer**“ und „**Verlader**“ die Vorschriften für die Ladungssicherung (Abschnitt 7.5.7 ADR) zu beachten. Belädt der „**Verlader**“, muss der „**Fahrzeugführer**“ prüfen, ob die Ladung auf dem Fahrzeug ausreichend gesichert ist.

Wird die Ladefläche in Abwesenheit des „**Fahrzeugführers**“ verplombt, ist der „**Verlader**“ bußgeldrechtlich in der Alleinhaftung.

Ablegereife (beschädigte) Ladungssicherungsmittel werden nicht als Ladungssicherungsmittel anerkannt.

„**Beförderer**“

Der Begriff „**Beförderer**“ ist in Abschnitt 1.2.1 ADR definiert:

Beförderer ist das Unternehmen, das die Beförderung mit oder ohne Beförderungsvertrag durchführt.

Gemäß § 19 Abs. 2 Nr. 15 GGVSEB muss der „**Beförderer**“ dem „**Fahrzeugführer**“ vor Beförderungsbeginn ausreichende Ladungssicherungsmittel zur Verfügung stellen, die den „**Fahrzeugführer**“ in die Ladung setzen, die Ladungssicherung rechtskonform durchzuführen.

Ablegereife (beschädigte) Ladungssicherungsmittel werden nicht als Ladungssicherungsmittel anerkannt.

„**Verpacker**“

Der Begriff „**Verpacker**“ ist im ADR, Abschnitt 1.2.1 V, und im § 2 Nr. 4 GGVSEB definiert:

Verpacker ist das Unternehmen, das die gefährlichen Güter in Verpackungen einschließlich Großverpackungen und IBC einfüllt oder die Versandstücke zur Beförderung vorbereitet. Verpacker ist auch das Unternehmen, das gefährliche Güter verpacken lässt oder das Versandstücke oder deren Kennzeichnung oder Bezettelung ändert oder ändern lässt;

Die Bildung von ladungssicherungsfähigen Ladeeinheiten ist zwingend erforderlich, aber im ADR nicht geregelt.