



ACE Newsletter Marine

ACE Schweiz,
Zürich
Transport

Ladungssicherung: Sicherheit setzt sich durch !

Aktuelle Situation

Die Problematik einer unzureichenden Ladungssicherung wird täglich in den Medien dargestellt. In den meisten Fällen ist die fehlende oder mangelnde Sicherung der Ladung die Ursache. Die schlechte oder ungesicherte Ladung führt zu Tausenden von Unfällen und Schäden in jedem Jahr. Die Transport-Abteilung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) führt seit Jahren in Zusammenarbeit mit der Polizei Ladungssicherungs-Kontrollen auf den Autobahnen durch. Die Bilanz: In 70 Prozent aller Fälle war die Ladungssicherung auf den Lkws nicht oder nur schlecht gesichert.

Gesetzliche Grundlage

Neben den gesetzlichen Grundlagen gibt es die technischen Regelwerke der Ladungssicherung, die folgendes aussagen: "Die Ladung muss so gesichert sein, dass sie unter verkehrsüblichen Fahrzeugzuständen weder ganz noch teilweise verrutschen, umfallen, verrollen, herabfallen oder ein Umschlagen des Fahrzeuges verursachen kann. Zu den Gegebenheiten des Straßenverkehrs gehören auch Vollbremsungen, Ausweichmanöver und Unebenheiten der Fahrbahn".

Allgemeine Folgen und Konsequenzen

Ein Großteil der anfallenden Transport- und Fahrzeugschäden könnten vermieden werden, wenn die jeweils notwendigen Vorsichtsmaßnahmen Beachtung finden. Die richtige Abschätzung der mit dem Transport für das einzelne Gut verbundenen Gefahren, die sorgfältige Transportvorbereitung, die Beachtung der Erfordernisse einer ausreichenden Verpackung, Verstauung und Ladungssicherung könnte viel dazu beitragen, die Unfallhäufigkeit herabzusetzen, und im eingetretenen Schadensfall den Schadensverlauf zu verbessern.

Verantwortlichkeiten

Transportversicherer

Auch die Transportversicherer haben Pflichten. Nicht nur als Schadenverhüter, sondern auch die Vertrags- und Schadenabteilungen der Versicherungen bei der Bearbeitung der einzelnen Policen. Sie entscheiden, ob ein Schaden reguliert wird oder eine Schadenablehnung stattfindet. In den Transportversicherungsbedingungen sind die Ladungssicherung und ihre Möglichkeiten geregelt. Hier ist die Rede vom schuldhaft herbeigeführtem Versicherungsfall und dem daraus resultierenden Ausschluss der Haftung. Aber auch über Verschulden des Versicherungsnehmers, Abladers oder Empfängers und die Folgen für den späteren Regress gegen Dritte. Die Versicherer leisten i.d.R. keinen Ersatz für Schäden, die durch eine nicht beanspruchungsgerechte Verpackung oder unsachgemäße Verladeweise entstanden sind. Es sei denn, der Versicherungsnehmer hat diese weder vorsätzlich noch grob fahrlässig verschuldet.

Verlader

Immer noch besteht bei vielen Absendern der Irrtum, dass der LKW-Verkehrsunternehmer die Ladungssicherung vorzunehmen hat und daher letztendlich verantwortlich ist. Im innerschweizerischen Verkehr hat grundsätzlich der Absender das Gut beförderungssicher zu laden, zu stauen und zu befestigen. Dies ergibt sich aus Artikel 4.4 der durch die meisten Schweizer Frachtführer den Kontrakten zugrunde gelegten "Allgemeinen Bestimmungen für Transporte innerhalb der Schweiz / Frachtführerhaftungsbestimmungen (FFHB)" von der ASTAG, denn der Absender der als Warenfachmann gilt, wird im Zweifel am besten beurteilen können, wie das Gut auf dem eingesetzten Beförderungsmittel bewegt sowie vor Beförderungseinflüssen geschützt, gesichert und gestapelt werden kann.

Frachtführer

Die gesetzliche Verpflichtung zur „betriebssicheren“ Verladung durch den Frachtführer ist eine andere Sache. Danach ist jeder

Verkehrsteilnehmer dafür verantwortlich, dass von seinem Fahrzeug einschließlich Ladung keine Gefährdung Dritter ausgeht. Die auf das Beförderungsmittel geladenen Güter dürfen demnach weder die Stabilität des Beförderungsmittels, noch dessen Bremsfähigkeit unzulässig beeinträchtigen. Es muss auch gesichert sein, dass das Beförderungsmittel ordnungsgemäß bedient werden kann und auch sonst die Sicherheitsvorschriften gewährt sind.

Ganz allgemein bedeutet die Sorge für die Betriebssicherheit nicht, dass der Frachtführer selbst das Gut in die betriebssichere Lage verbringen muss, sondern nur, dass der Frachtführer den Absender über Maßnahmen informieren muss, die zur Gewährleistung der Betriebssicherheit ergriffen werden müssen.

Fahrer

Der Fahrer unterliegt der Weisungsbefugnis seines Arbeitgebers. Trotzdem haftet er bei falscher oder nicht ausreichender Ladungssicherung.

Anforderungen

Die Anforderungen der Ladungssicherung lassen sich generell in technische und organisatorische Komponenten einteilen.

Die technischen Anforderungen an die Ladungssicherung sollten Punkte wie Art der Packstücke (Abmessung, Gewicht und Kontur), Verpackung (Werkstoff, Festigkeitseigenschaften), Ladungsträger (Werkstoff, Ausführung), Ladeinheit (Packungsplan, Höhe, Gewicht) und den Transportablauf berücksichtigen. Auch die auf die Ladung wirkenden physikalischen Kräfte, Kräfte im Straßenverkehr (Trägheitskräfte beim Beschleunigen, bei Vollbremsung, bei Kurvenfahrt) müssen richtig ermittelt werden. Die organisatorischen Anforderungen an die Ladungssicherung liegen in der Bereitstellung von Hilfsmitteln zur Ladungssicherung (Spanngurte, Anti-Rutsch-Matten, Kantenschutz etc.), Schulungsmaßnahmen des Personals, dem Aufbau von Sicherheitskonzepten und deren Umsetzung, Durchführung von regelmäßigen Sicherheitschecks bei allen an der Transportkette beteiligten Unternehmen sowie die Überprüfung der internen Arbeitsabläufe.

"Kleiner" Stoß, große Wirkung:

Zu Paketen zusammengefasste Aluminiumbleche (Wert: 186.000 USD) wurden mit Ladelücken und ohne Ladungssicherung auf einem Drehgestell-Flachwagen verladen und transportiert. Der erste Rangierstoß reichte aus, um alle Pakete verrutschen zu lassen. Die Verpackungen aus Holzunterbauten und Bandeisenumreifung hielten der Beanspruchung nicht stand, wodurch ein Großteil der Bleche beschädigt wurde.



Quelle: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (www.tis-gdv.de)

Tödlicher Leichtsinn:

In Belgien wurde dieses Sattelkraftfahrzeug angehalten. Die Ladung, zwei 12 Tonnen schwere Granitblöcke. Beide wurden ohne jegliche Sicherung, d. h. kein Formschluss bzw. keine Direktzurrung, transportiert. Darüber hinaus wurden Vierkanthölzer (mit quadratischem Querschnitt) untergelegt, die das Verrollen begünstigen.



Quelle: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (www.tis-gdv.de)

Fazit

Ladungssicherung wird oft nur als Kostenfaktor gesehen. Aber nach den Investitionen Zahlen sich diese Maßnahmen auf Dauer aus - Sie reduzieren Schäden, sparen Kosten und schaffen eine hohe Maß an Kundenzufriedenheit. ACE Transportation Risk Management kann Ihnen bei der Auswahl und Umsetzung der Ladungssicherung beratend zur Seite stehen.

Marcel Eckerle
Marine Manager
ACE Switzerland

Telefon: 0041 43 456 76 43
Email: marcel.eckerle@ace-ina.com

Peter Kelderman
Transport Risk Manager Continental Europe
ACE European Group

Telefon: +49 69 75613-135
Email: peter.kelderman@ace-ina.com