

4. 3G Logistiktag: Rechtliche Situation der Verladung

- Donnerstag, 22. September 2016, 08:30 – 17:00 Uhr
- Referent: Rechtsanwalt und Dipl. Verwaltungswirt (FH) Jürgen SCHOLL, Schweinfurt



Jürgen Scholl, ein Hochkaräter in Sachen Verkehrsrecht/Verkehrszivilrecht und Wirtschaftsstrafrecht. Er referiert seit Jahren regelmäßig im 3G in Fulda und überzeugt immer wieder mit seinem umfangreichen Fachwissen und seinen praktischen Erfahrungen mit Verkehrsdelikten und Schadensfällen. Am praktischen Fall macht er – rhetorisch gekonnt - die vielfältigen Probleme in der Ladungssicherung resp. im Gütertransport für die Tagungsteilnehmer transparent und bietet verständliche, nachvollziehbare und schlüssige Lösungen an, die letztendlich auch einer Kontrolle oder einem Rechtsverfahren standhalten.

Pflicht und Verantwortung in der Ladungssicherung

*„Ladungssicherung muss das Ziel haben, Menschen und Sachen zu schützen“.
„Wenn ich Ladung auf die Straße bringe, ist die zu sichern“.*

639 Amtsgerichte in der Bundesrepublik

Eingangs machte der Referent den Seminarteilnehmern mit einer nackten, statistischen Zahl deutlich, auf welcher Bandbreite sich diejenigen befinden, die auf bundesdeutschen Straßen zu jeder Zeit mit dem Gesetz in Konflikt geraten können. Und das sind alle mit der Logistik befassten Personen: Unternehmer, verantwortliche

Mitarbeiter, Verlader, Versender, Fahrer, Auftraggeber, Betriebsleiter, Werksleiter, Geschäftsführer, Leiter von Ladearbeiten usw. usw.

Die nämlich begegnen in ihrem gesamten Arbeitsbereich sage und schreibe **639 Amtsgerichten in Deutschland**, die wiederum mit einem Einzelrichter besetzt sind, der in seiner Entscheidungsfindung bekanntermaßen frei und unabhängig ist – auch wenn er/sie an einheitliche Gesetze gebunden sind.

Jürgen Scholl wollte damit auf die tatsächlichen Gegebenheiten hinweisen, die jeden Verantwortlichen zur besonderen Sorgfalt aufrufen sollten.

1. Verantwortliche Personen/Verantwortlichkeiten

§ 22 StVO – Grundnorm

Die StVO regelt im Text, wie Ladung zu sichern ist und bezieht sich auf die anerkannten Regeln der Technik. Wer Ladung zu sichern hat, hat das OLG Celle mit Bezug auf diesen Absatz (1) mit seinem Urteil vom 28.02.2007 klar geregelt, nämlich nicht nur der Fahrer sondern auch der Halter und der Versender sind gefordert. Damit bekam auch der Begriff „Verlader“ als zentrale Funktion/Verantwortung eine gewichtige Bedeutung.

§ 9 OWIG

(1)Handelt jemand

1. als vertretungsberechtigtes Organ . .
2. als vertretungsberechtigter Gesellschafter
3. als gesetzlicher Vertreter eines anderen

so ist ein Gesetz auch auf Vertreter anzuwenden, wenn . . .

(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 jemand als Vertreter für einen anderen, so ist ein Gesetz auch für diesen anzuwenden, so der § 9 Ordnungswidrigkeitengesetz. Damit regeln sich alle Arbeitsplatzbeschreibungen von Vertretern, Stellvertretern und Beauftragten – auch die Verantwortlichkeiten für Verladearbeiten.

§ 9 schließt die Lücke der Verantwortlichkeit zwischen Leiter und Ausführendem. Die Art der Delegation ist zu bewerten, Verantwortung muss klar definiert werden, so klar, wie es geht.

Begriff: eigene Verantwortung, er/sie entscheidet – fährt der, oder fährt der nicht;
Schnittstelle: Staplerfahrer / Vorgesetzter / Verladeverantwortlicher

Grundsatz: der Geschäftsführer haftet

Entscheidend ist vor Gericht, so Jürgen SCHOLL, was nachweisbar ist.

An dieser Stelle steigt der Referent in die innerbetriebliche Praxis ein und zeigt elementare Grundsätze auf:

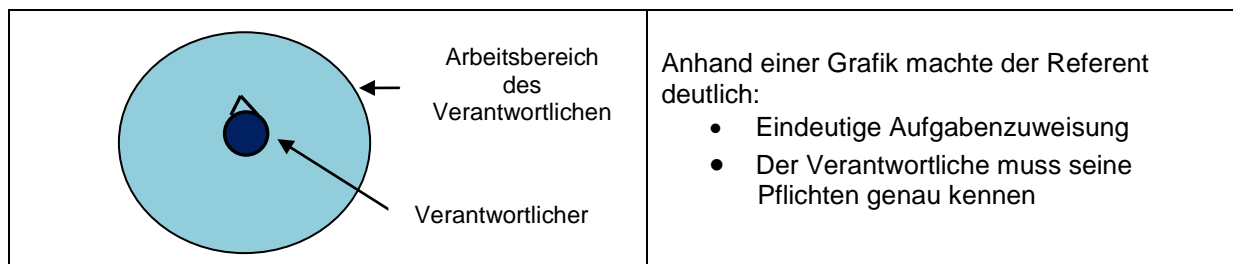
- Geschäftsverteilungsplan der Firma,
wie sind die Betriebsabläufe geregelt, wer ist für was zuständig ?

- Arbeitsplatzbeschreibung/Stellenbeschreibung, welche Aufgaben hat der einzelne Mitarbeiter / Funktionen ?
- Arbeitsvertrag, was ist in seinem Arbeitsvertrag geregelt / festgeschrieben ?

Hinweise:

Die VDI 2700, Blatt V befasst sich mit der Auswahl der geeigneten Personen, der Überwachung und der Schulung des Verladepersonals; Kontrolle ist Aufgabe des Hauptverantwortlichen (Unternehmer, Geschäftsführer), Scholl empfiehlt temporäre Stichproben, sogar durch externe Berater, 2-3-mal pro Jahr; die Kontrollen sollten dokumentiert werden; die Häufigkeit von Kontrollen steigt, sobald vermehrt Missstände festgestellt werden. Missstände müssen auch beseitigt werden.

Fazit: Organisation und Anwendung innerhalb des Unternehmens müssen in Einklang stehen – schlank und praktikabel. Technische Anweisungen/Verladeanweisungen sind hilfreich und empfehlenswert; Kameraaufzeichnung des Ladevorganges zum Zwecke der Dokumentation (entlastet den Verantwortlichen/Verlader).



Wie steht es rechtlich mit der Überwachung ?

Überwachung, Kontrolle, Belehrungen, Handlungsanweisungen sind Bestandteil der Schnittstelle zwischen Geschäftsleitung und den verantwortlichen Mitarbeitern / sachlich rechtfertigender Grund / Überwachung ist zulässig / Betriebsräte sollten mit einbezogen werden.

Wer kann den bzw. meinen Auftrag ausführen ?

Ich muss dem Beauftragten das auch zutrauen. Ist der Beauftragter qualifiziert, ist er unterqualifiziert, kann er das auch leisten – "Sozialadäquanz".

Abschließend zur Thematik Verantwortung ging der Referent noch auf die rechtlichen Pflichten des Fahrzeugführers ein. Die nämlich sind im § 23 StVO geregelt. Der Fahrzeugführer ist dafür verantwortlich, dass . . . das Fahrzeug, der Zug, das Gespann sowie die Ladung und die Besetzung vorschriftsmäßig sind und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht leidet. Im Rahmen von Kontrollen festgestellte blanke Verstöße werden als Ordnungswidrigkeit mit Verwarn- bzw. Bußgeldfolge geahndet.

2. Situationen aus dem Verladealltag

An zahlreichen anonymisierten Fällen aus der anwaltlichen Praxis von Jürgen SCHOLL konnten sich die Tagungsteilnehmer ein konkretes Bild verschaffen, wie

Strafverfahren, Bußgeldverfahren, Zivilverfahren, Streitigkeiten vor dem Arbeitsgericht, Opferentschädigungen, Verfallsverfahren und Schadensregulierungen vor Gericht ablaufen. Neben der noch oft überschaubar gelagerten

- Kontrolle (POLIZEI, BAG) mit Bußgeldfolge

liegen im schwerwiegenderen Fall oft

- Verkehrsunfälle mit Personen- und Sachschäden
- Betriebsunfälle
- Regressansprüche bei Fehlverhalten

zugrunde, deren Regulierung umfangreiche bis langwierige Ermittlungen nach sich ziehen, und bis zu deren Abschluss Monate, wenn nicht Jahre vergehen.

Fall 1 – Beladenes Fahrzeug wird teilentladen oder zugeladen:

- verantwortlich bleibt der Fahrer, er ist Herr auf seinem Lkw,
- was mache ich, wenn der Staplerfahrer fremde Ladung nicht anpackt ?
- Fahrer muss mit seinem Auftraggeber/Vorgesetzten im eigenen Betrieb kommunizieren,
- Teilentladung unterwegs oder Zuladung unterwegs sollten unter diesen Gesichtspunkten disponiert sein; Fahrer muss Klarheit haben.

Fall 2 – Kann ich dem fremden Fahrer Anweisungen geben ?

- SCHOLL sagt: Fachaufsicht muss im Frachtvertrag vereinbart werden.

Fall 3 – Selbstabholer Baumarkt – wer ist für Ladungssicherung verantwortlich ?

- das Rechtsgeschäft endet an der Kasse nach Bezahlung, danach ist der Kunde alleine für die Ladungssicherung verantwortlich,
- wird seitens des Verkäufers (Baumarktmitarbeiter, Staplerfahrer) aktiv in den Ladevorgang eingegriffen, ist der Verkäufer mit in der Verantwortung.

Beachte:

Die Gefahr schwerer und tödlicher Unfälle ist bei der Be- und Entladung wesentlich höher als im Transport. Risiken liegen bei der Be- und Entladung in der Sicherheit der Mitarbeiter – Beachtung von Sicherheitstechnik und Arbeitsschutzvorschriften.

3. Praxistipps – Gerichtsverhandlungen souverän vorbereiten

Im letzten Teil des Beratertages ging der Referent auf einige Verfahrensgänge in Straf-, Bußgeld- und Zivilverfahren ein. Hierzu erläuterte er einige Begriffe, die Mitarbeiter in verantwortlichen Positionen kennen sollten:

- Fahrlässigkeit
- Grobe Fahrlässigkeit
- Vorsatz

Während im öffentlichen Recht im Einzelfall noch nach dem **Grundsatz: In dubio pro reo** verfahren wird, bewerten Zivilgerichte in Schadensersatzverfahren nach anderen Gesichtspunkten (in der Regel weitreichender bezüglich einer Handlung, Teilnahme und Verantwortung nach dem Motto „das hättest du wissen müssen“) Das wiederum führt zu erheblichen Regressforderungen, Entschädigungsleistungen bis hin zu langfristig zu leistenden Zahlungen (Arbeitsausfall, Rente).