

Wichtige Bestimmungen zum Gütertransport auf der Strasse

Praxishilfe für die Bereiche „Ladungssicherung“, „Frachtführer“, „Verlader“ und „Entlader“

(Stand: Januar 2018)

Strassenverkehrsgesetz (SVG)	
Artikel 29	Fahrzeuge dürfen nur in betriebs sicherem und vorschriftsgemäsem Zustand verkehren. Sie müssen so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und dass Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet und die Strassen nicht beschädigt werden.
Artikel 30/2	Fahrzeuge dürfen nicht überladen werden. Die Ladung ist so anzubringen, dass sie niemanden gefährdet oder belästigt und nicht herunterfallen kann.
Artikel 31/3	Der Führer hat dafür zu sorgen, dass er weder durch die Ladung noch auf andere Weise behindert wird. Mitfahrende dürfen ihn nicht behindern oder stören.
Artikel 100/2	Der Arbeitgeber oder Vorgesetzte, der eine nach diesem Gesetz strafbare Handlung des Motorfahrzeugführers veranlasst oder nicht nach seinen Möglichkeiten verhindert hat, untersteht der gleichen Strafandrohung wie der Führer. Ist für die Tat nur Busse angedroht, so kann der Richter den Führer milder bestrafen oder von seiner Bestrafung Umgang nehmen, wenn die Umstände es rechtfertigen.

Verkehrsregelnverordnung (VRV)		
Artikel 57/1	Der Führer hat sich zu vergewissern, dass Fahrzeug und Ladung in vorschriftsgemäsem Zustand sind und das erforderliche Zubehör, wie das Pannensignal, vorhanden ist.	
Artikel 58/1	Bestandteile, Arbeitsgeräte oder Ladestücke, die bei Zusammenstössen gefährlich werden könnten, namentlich wegen Spitzen, Schneiden oder Kanten, müssen mit Schutzvorrichtungen versehen werden.	
Artikel 67/4	Bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, deren Höchstgeschwindigkeit 40 km/h übersteigen kann, muss das Gewicht auf den Antriebsachsen mindestens 25 Prozent des jeweiligen Betriebsgewichtes betragen (minimales Adhäsionsgewicht).	
Artikel 73/1	Die Ladung ist so anzuordnen, dass die Lenkachsen wenigstens 20 Prozent des Betriebsgewichtes tragen und bei Zentralachsanhängern der Schwerpunkt vor der Achse liegt.	
Artikel 73/4	Waren dürfen mit Motorfahrzeugen nur auf einer Ladefläche befördert werden. Die kantonale Behörde kann aus zwingenden Gründen für den Transport besonderer Güter an Kranen, auf Ladegabeln u. dgl. Ausnahmen bewilligen. Sie trifft die erforderlichen Sicherheitsmassnahmen.	
Artikel 67/1	Das Betriebsgewicht von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen darf höchstens betragen:	
	Motorfahrzeuge mit mehr als vier Achsen, Anhängerzügen und Sattelmotorfahrzeugen (Kombinierter Verkehr 44 t)	40 t
	Motorfahrzeuge mit vier Achsen	32 t
	Motorfahrzeuge mit drei Achsen (normal)	25 t
	Motorfahrzeuge mit drei Achsen, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist oder wenn beide hinteren Antriebsachsen mit Doppelbereifung ausgerüstet sind und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird (<i>Betriebsgewicht darf um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht, höchstens jedoch 1 t, höher sein</i>)	26 t

	Motorfahrzeuge mit zwei Achsen (Betriebsgewicht darf um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht, höchstens jedoch 1 t, höher sein)	18 t
	Anhänger mit vier Achsen, ausgenommen Sattel- und Zentralachsanhänger	32 t
	Anhänger mit drei Achsen, ausgenommen Sattel- und Zentralachsanhänger	24 t
	Anhänger mit zwei Achsen, ausgenommen Sattel- und Zentralachsanhänger	18 t
Artikel 67/2	Die Achslasten dürfen höchstens betragen für:	
	Einzelachsen (nicht angetrieben)	10 t
	Einzelachsen angetrieben	11.5 t
	Doppelachsen bei Motorfahrzeugen (Achsabstand weniger als 1 m)	11.5 t
	Doppelachsen bei Anhängern (Achsabstand weniger als 1 m)	11 t
	Doppelachsen (Achsabstand 1 m bis weniger als 1,3 m)	16 t
	Doppelachsen (Achsabstand 1,3 m bis weniger als 1,8 m)	18 t
	Doppelachsen mit einem Achsabstand von 1,30 m bis weniger als 1,80 m, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung nach Artikel 57 VTS ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und dabei die höchstzulässige Achslast von 9,50 t je Achse nicht überschritten wird	19 t
	Doppelachsen von Anhängern (Achsabstand 1,8 m und mehr)	20 t
	Dreifachachsen (Achsabstand nicht mehr als 1,3 m)	21 t
	Dreifachachsen (Achsabstand mehr als 1,3 m und nicht mehr als 1,4 m)	24 t
	Dreifachachsen (Achsabstand mehr als 1,4 m)	27 t

Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Artikel 8/1	Die Stützlast (Deichsellast) ist die Last, die über die Zugvorrichtung (Anhängerdeichsel) auf die Verbindungseinrichtung (Anhängerkupplung) übertragen wird. Sie ist bei der Berechnung der Nutzlast des Zugfahrzeuges mit zu berücksichtigen.
Artikel 66/1bis	Aufbauten von Fahrzeugen zum Sachentransport mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t, die zum Transport fester Güter vorgesehen sind, müssen mit Befestigungsvorrichtungen zur Ladungssicherung ausgerüstet sein, die dem Stand der Technik entsprechen, wie er insbesondere in der EN 12640 beschrieben ist. Verstärkte Aufbauten, die der EN 12642 entsprechen, können als Vorrichtungen zur Ladungssicherung anerkannt werden, wenn in einem Beladungskonzept dargelegt wird, wie die Ladung zur wirkungsvollen Sicherung anzuordnen ist.
Artikel 184/1	Die Achsen von Zentralachsanhängern müssen so nahe am Schwerpunkt des Fahrzeuges angeordnet sein, dass bei gleichmässiger Belastung eine Stützlast von höchstens 10 % des Garantiegewichts des Anhängers, jedoch nicht mehr als 1 t, auf das Zugfahrzeug übertragen wird.

**Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches
(Fünfter Teil: Obligationenrecht (OR)) (Auszug aus dem Frachtvertrag, 16. Titel)**

Artikel 440	Frachtführer ist, wer gegen Vergütung (Frachtlohn) den Transport von Sachen auszuführen übernimmt. Für den Frachtvertrag kommen die Vorschriften über den Auftrag zur Anwendung, soweit nicht die Bestimmungen dieses Titels etwas anderes enthalten.
Artikel 441	Der <u>Absender</u> hat dem Frachtführer die Adresse des Empfängers und den Ort der Ablieferung, die Anzahl, die Verpackung, den Inhalt und das <u>Gewicht der Frachtstücke</u> , die Lieferungszeit und den Transportweg sowie bei wertvollen Gegenständen auch deren Wert genau zu bezeichnen. Die aus Unterlassung oder Ungenauigkeit einer solchen Angabe entstehenden Nachteile fallen zu Lasten des Absenders.
Artikel 442	Für gehörige Verpackung des Gutes hat der Absender zu sorgen. Er haftet für die Folgen von äusserlich nicht erkennbaren Mängeln der Verpackung. Dagegen <u>trägt der Frachtführer die Folgen</u> solcher Mängel, die äusserlich erkennbar waren, wenn er das Gut ohne Vorbehalt angenommen hat.
Artikel 444/1	Wenn das Frachtgut nicht angenommen oder die Zahlung der auf demselben haftenden Forderungen nicht geleistet wird oder wenn der Empfänger nicht ermittelt werden kann, so hat der Frachtführer den Absender hievon zu benachrichtigen und inzwischen das Frachtgut auf Gefahr und Kosten des Absenders aufzubewahren oder bei einem Dritten zu hinterlegen.
Artikel 446	Der Frachtführer hat bei Ausübung der ihm in Bezug auf die Behandlung des Frachtgutes eingeräumten Befugnisse die Interessen des Eigentümers bestmöglich zu wahren und haftet bei Verschulden für Schadenersatz.
Artikel 447	Wenn ein Frachtgut verloren oder zugrunde gegangen ist, so hat der Frachtführer den vollen Wert zu ersetzen, sofern er nicht beweist, dass der Verlust oder Untergang durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch ein Verschulden oder eine Anweisung des Absenders oder des Empfängers verursacht sei oder auf Umständen beruhe, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. Als ein Verschulden des Absenders ist zu betrachten, wenn er den Frachtführer von dem besonders hohen Wert des Frachtgutes nicht unterrichtet hat. Verabredungen, wonach ein den vollen Wert übersteigendes Interesse oder weniger als der volle Wert zu ersetzen ist, bleiben vorbehalten. (Anm.: CMR)
Artikel 448/1	Unter den gleichen Voraussetzungen und Vorbehalten wie beim Verlust des Gutes haftet der Frachtführer für allen Schaden, der aus Verspätung in der Ablieferung oder aus Beschädigung oder aus teilweisem Untergange des Gutes entstanden ist.
Artikel 449	Der Frachtführer haftet für alle Unfälle und Fehler, die auf dem übernommenen Transporte vorkommen, gleichviel, ob er den Transport bis zu Ende selbst besorgt oder durch einen anderen Frachtführer ausführen lässt, unter Vorbehalt des Rückgriffes gegen den Frachtführer, dem er das Gut übergeben hat.
Artikel 450	Der Frachtführer hat sofort nach Ankunft des Gutes dem Empfänger Anzeige zu machen.
Artikel 451/1	Bestreitet der Empfänger die auf dem Frachtgut haftende Forderung, so kann er die Ablieferung nur verlangen, wenn er den streitigen Betrag amtlich hinterlegt.
Artikel 452	Durch vorbehaltlose Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht erlöschen alle Ansprüche gegen den Frachtführer, die Fälle von absichtlicher Täuschung und grober Fahrlässigkeit ausgenommen. Ausserdem bleibt der Frachtführer haftbar für äusserlich nicht erkennbaren Schaden, falls der Empfänger solchen innerhalb der Zeit, in der ihm nach den Umständen die Prüfung möglich oder zuzumuten war, entdeckt und den Frachtführer sofort nach der Entdeckung davon benachrichtigt hat. Diese Benachrichtigung muss jedoch spätestens acht Tage nach der Ablieferung stattgefunden haben.
Artikel 454	Die Ersatzklagen gegen Frachtführer verjähren mit Ablauf eines Jahres, und zwar im Falle des Unterganges, des Verlustes oder der Verspätung von dem Tage hinweg, an dem die Ablieferung hätte geschehen sollen, im Falle der Beschädigung von dem Tage an, wo das Gut dem Adressaten übergeben worden ist. Im Wege der Einrede können der Empfänger oder der Absender ihre Ansprüche immer geltend machen, sofern sie innerhalb Jahresfrist reklamiert haben und der Anspruch nicht infolge Annahme des Gutes verwirkt ist. Vorbehalten bleiben die Fälle von Arglist und grober Fahrlässigkeit des Frachtführers.

CMR (Europäisches Recht)

Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr regelt die eigentliche Beförderung von Gütern mit Strassenfahrzeugen, wenn Abgangs- und Bestimmungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens ein Staat CMR-Vertragsstaat ist.
Die Haftungsregeln der CMR sind zwingend (Art. 41 CMR) und können weder durch Vertrag, noch durch AGB verändert werden.

Art. 41	Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 40 ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen dieses Übereinkommens abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Vertragsbestimmungen zur Folge. Nichtig ist insbesondere jede Abmachung, durch die sich der Frachtführer die Ansprüche aus der Versicherung des Gutes abtreten lässt, und jede andere ähnliche Abmachung sowie jede Abmachung, durch die die Beweislast verschoben wird.
---------	--

Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR)

1.4.2.1.1	Der <u>Absender</u> gefährlicher Güter ist verpflichtet, eine den Vorschriften des ADR entsprechende Sendung zur Beförderung zu übergeben. Er hat er insbesondere: <ul style="list-style-type: none">- sich zu vergewissern, dass die gefährlichen Güter gemäss ADR klassifiziert und zur Beförderung zugelassen sind;- dem Beförderer in nachweisbarer Form die erforderlichen Angaben und Informationen und gegebenenfalls die erforderlichen Beförderungspapiere und Begleitpapiere (Genehmigungen, Zulassungen, Benachrichtigungen, Zeugnisse usw.) zu liefern;- nur Verpackungen, Grossverpackungen, Grosspackmittel (IBC) und Tanks (Tankfahrzeuge, Aufsetztanks, Batterie-Fahrzeuge, MEGC, ortsbewegliche Tanks und Tankcontainer) zu verwenden, die für die Beförderung der betreffenden Güter zugelassen und geeignet sowie mit den im ADR vorgeschriebenen Kennzeichen versehen sind;- die Vorschriften über die Versandart und die Versandbeschränkungen zu beachten.
1.4.2.1.2	Nimmt der Absender die Dienste anderer Beteiligter (Verpacker, Verlader, Befüller usw.) in Anspruch, hat er geeignete Massnahmen zu ergreifen, damit gewährleistet ist, dass die Sendung den Vorschriften des ADR entspricht. Er kann jedoch grundsätzlich auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen.
1.4.2.1.3	Handelt der Absender im Auftrag eines Dritten, so hat dieser den Absender schriftlich auf das gefährliche Gut hinzuweisen und ihm alle Auskünfte und Dokumente, die zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlich sind, zur Verfügung zu stellen.
1.4.2.2.1	Der <u>Beförderer</u> (Transporteur, Fahrzeugführer) hat insbesondere <ul style="list-style-type: none">- zu prüfen, ob die zu befördernden gefährlichen Güter gemäss ADR zur Beförderung zugelassen sind;- sich zu vergewissern, dass alle im ADR vorgeschriebenen Informationen zu den zu befördernden gefährlichen Gütern vom Absender vor der Beförderung zur Verfügung gestellt wurden, dass die vorgeschriebenen Unterlagen in der Beförderungseinheit mitgeführt werden oder, wenn anstelle der Papierdokumentation Arbeitsverfahren der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) oder des elektronischen Datenaustausches (EDI) verwendet werden, die Daten während der Beförderung in einer Art verfügbar sind, die der Papierdokumentation zumindest gleichwertig ist;- sich durch eine Sichtprüfung zu vergewissern, dass die Fahrzeuge und die Ladung keine offensichtlichen Mängel, keine Undichtheiten oder Risse aufweisen, dass keine Ausrüstungsteile fehlen, usw.;- zu prüfen, dass die Fahrzeuge nicht überladen sind;- sich zu vergewissern, dass die für die Fahrzeuge vorgeschriebenen Grosszettel (Placards), Kennzeichen und orangefarbenen Tafeln angebracht sind;- sich zu vergewissern, dass die im ADR für die Beförderungseinheit, für die Fahrzeugbesatzung und für bestimmte Klassen vorgeschriebenen Ausrüstungen in der Beförderungseinheit mitgeführt werden. Dies ist gegebenenfalls anhand der Beförderungspapiere und der Begleitpapiere durch eine Sichtprüfung des Fahrzeugs oder des Containers und gegebenenfalls der Ladung durchzuführen.

1.4.2.2.2	Der Beförderer kann jedoch grundsätzlich auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen.
1.4.2.2.3	Stellt der Beförderer gemäss Absatz 1.4.2.2.1 einen Verstoss gegen die Vorschriften des ADR fest, so hat er die Sendung nicht zu befördern, bis die Vorschriften erfüllt sind.
1.4.2.2.4	Wird unterwegs ein Verstoss festgestellt, der die Sicherheit der Beförderung beeinträchtigen könnte, so ist die Sendung unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Verkehrssicherheit, eines sicheren Abstellens der Sendung und der öffentlichen Sicherheit möglichst rasch anzuhalten. Die Beförderung darf erst fortgesetzt werden, wenn die Vorschriften erfüllt sind. Die für den verbleibenden Teil der Beförderung zuständige(n) Behörde(n) kann (können) für die Fortsetzung der Beförderung eine Genehmigung erteilen. Können die Vorschriften nicht erfüllt werden und wird für den verbleibenden Teil der Beförderung keine Genehmigung erteilt, gewährleistet (gewährleisten) die zuständige(n) Behörde(n) dem Beförderer die notwendige administrative Unterstützung. Dies gilt auch, wenn der Beförderer dieser (diesen) Behörde(n) mitteilt, dass ihm die gefährlichen Eigenschaften der zur Beförderung übergebenen Güter vom Absender nicht angezeigt wurden und er auf Grund des insbesondere für den Beförderungsvertrag geltenden Rechts wünscht, die Güter auszuladen, zu vernichten oder unschädlich zu machen.
1.4.2.3.1	Der <u>Empfänger</u> ist verpflichtet, die Annahme des Gutes nicht ohne zwingenden Grund zu verzögern und nach dem Entladen zu prüfen, dass die ihn betreffenden Vorschriften des ADR eingehalten worden sind.
1.4.2.3.2	Wenn diese Prüfung im Falle eines Containers einen Verstoss gegen die Vorschriften des ADR aufzeigt, darf der Empfänger dem Beförderer den Container erst dann zurückstellen, wenn der Verstoss behoben worden ist.
1.4.2.3.3	Nimmt der Empfänger die Dienste anderer Beteiligten (Entlader, Reiniger, Entgiftungsstelle usw.) in Anspruch, hat er geeignete Massnahmen zu ergreifen, damit gewährleistet ist, dass den Vorschriften der Absätze 1.4.2.3.1 und 1.4.2.3.2 des ADR entsprochen wird.
1.4.3.1.1	Der <u>Verlader</u> hat insbesondere folgende Pflichten: Der Verlader - darf gefährliche Güter dem Beförderer nur übergeben, wenn sie gemäss ADR zur Beförderung zugelassen sind; - hat bei der Übergabe verpackter gefährlicher Güter oder ungereinigter leerer Verpackungen zur Beförderung zu prüfen, ob die Verpackung beschädigt ist. Er darf ein Versandstück, dessen Verpackung beschädigt, insbesondere undicht ist, so dass gefährliches Gut austritt oder austreten kann, zur Beförderung erst übergeben, wenn der Mangel beseitigt worden ist; gleiches gilt für ungereinigte leere Verpackungen; - hat die Vorschriften für die Beladung und Handhabung zu beachten; - hat beim Verladen von Versandstücken die Zusammenladeverbote auch unter Berücksichtigung der bereits im Fahrzeug oder Grosscontainer befindlichen gefährlichen Güter sowie die Vorschriften über die Trennung von Nahrungs-, Genuss- und Futtermitteln zu beachten.
1.4.3.1.2	Der Verlader kann jedoch grundsätzlich auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen.
1.4.3.2	Der <u>Verpacker</u> hat insbesondere zu beachten: - die Verpackungsvorschriften und die Vorschriften über die Zusammenpackung und - wenn er die Versandstücke zur Beförderung vorbereitet, die Vorschriften über die Kennzeichnung und Bezeichnung von Versandstücken.
1.4.3.7.1	Der <u>Entlader</u> hat insbesondere folgende Pflichten: Der Entlader - hat sich durch einen Vergleich der entsprechenden Informationen im Beförderungspapier mit den Informationen auf dem Versandstück, Container, Tank, MEMU, MEGC oder Fahrzeug zu vergewissern, dass die richtigen Güter ausgeladen werden; - hat vor und während der Entladung zu prüfen, ob die Verpackungen, der Tank, das Fahrzeug oder der Container so stark beschädigt worden sind, dass eine Gefahr für den Entladevorgang entsteht. In diesem Fall hat er sich zu vergewissern, dass die Entladung erst durchgeführt wird, wenn geeignete Massnahmen ergriffen wurden; - hat alle anwendbaren Vorschriften für die Entladung und Handhabung einzuhalten.
7.5.1.2	Vor dem Beladen muss das Fahrzeug oder der Container von innen und aussen untersucht werden, um sicherzustellen, dass keine Beschädigungen vorliegen, welche die Unversehrtheit des Fahrzeugs oder Containers oder der zu verladenden Versandstücke beeinträchtigen könnten.

7.5.7.1	Die Fahrzeuge oder Container müssen gegebenenfalls mit Einrichtungen für die Sicherung und Handhabung der gefährlichen Güter ausgerüstet sein. Versandstücke, die gefährliche Güter enthalten, und unverpackte gefährliche Gegenstände müssen durch geeignete Mittel gesichert werden, die in der Lage sind, die Güter im Fahrzeug oder Container so zurückzuhalten (z.B. Befestigungsgurte, Schiebewände, verstellbare Halterungen), dass eine Bewegung während der Beförderung, durch die die Ausrichtung der Versandstücke verändert wird oder die zu einer Beschädigung der Versandstücke führt, verhindert wird. Wenn gefährliche Güter zusammen mit anderen Gütern (z.B. schwere Maschinen oder Kisten) befördert werden, müssen alle Güter in den Fahrzeugen oder Containern so gesichert oder verpackt werden, dass das Austreten gefährlicher Güter verhindert wird. Die Bewegung der Versandstücke kann auch durch das Auffüllen von Hohlräumen mit Hilfe von Stauhölzern oder durch Blockieren und Verspannen verhindert werden. Wenn Verspannungen wie Bänder oder Gurte verwendet werden, dürfen diese nicht überspannt werden, so dass es zu einer Beschädigung oder Verformung des Versandstücks kommt. Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten als erfüllt, wenn die Ladung gemäss der Norm EN 12195-1:2010 gesichert ist.
7.5.7.2	Versandstücke dürfen nicht gestapelt werden, es sei denn, sie sind für diesen Zweck ausgelegt. Wenn verschiedene Arten von Versandstücken, die für eine Stapelung ausgelegt sind, zusammen zu verladen sind, ist auf die gegenseitige Stapelverträglichkeit Rücksicht zu nehmen. Soweit erforderlich müssen gestapelte Versandstücke durch die Verwendung tragender Hilfsmittel gegen eine Beschädigung der unteren Versandstücke geschützt werden.
7.5.7.3	Während des Be- und Entladens müssen Versandstücke mit gefährlichen Gütern gegen Beschädigung geschützt werden. Besondere Beachtung ist der Handhabung der Versandstücke bei der Vorbereitung zur Beförderung, der Art des Fahrzeugs oder Containers, mit dem die Versandstücke befördert werden sollen, und der Be- und Entlademethode zu schenken, so dass eine unbeabsichtigte Beschädigung durch Ziehen der Versandstücke über den Boden oder durch falsche Behandlung der Versandstücke vermieden wird.
7.5.7.4	Die Vorschriften des Unterabschnitts 7.5.7.1 gelten auch für das Verladen, Verstauen und Absetzen sowie für das Entladen von Containern, Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks und MEGC auf bzw. von Fahrzeugen.
7.5.7.5	Mitglieder der Fahrzeugbesatzung dürfen Versandstücke mit gefährlichen Gütern nicht öffnen.

Vorliegende Zusammenstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Bern, 12.02.2018 / ASTAG, Peter Hari, Leiter Bereich Gefahrgut und Sicherheit