

**SERIE
VORSCHRIFTEN**

Erst an zweiter Stelle

SELTENE SPEZIES Sehr kleine Mengen Gefahrgut werden im Seeverkehr kaum als freigestellte Versandstücke verschickt. Die neue Möglichkeit dient vor allem Harmonisierungsbestrebungen.

Der Luftverkehr kennt sie schon seit Langem, die freigestellten Mengen („Excepted Quantities“). Gemeint ist damit der Transport sehr kleiner Mengen an Gefahrgut gemäß Abschnitt 2.6 der IATA-Gefahrguttransportvorschriften. Im Seeverkehr wurde diese Verpackungs- und Transportart erst mit dem Amendment 34-08 zum 1. Januar 2010 neu eingeführt.

Wenig Anwendungsfälle

Grund für die Einführung waren hauptsächlich Harmonisierungsbestrebungen. Im reinen Seeverkehr gibt es jedoch nur sehr wenige Firmen, die die Regelung anwenden. Schuld daran ist einmal die Alternative der Beförderung als begrenzte Menge (Limited Quantities), die deutlich großzügiger in puncto Transportmengen pro Packstück und Beförderungseinheit und wesentlich einfacher in der Art der Verpackung ist und daher immer den Vorzug erhält. Das Limit von maximal 1000 Packstücken pro Beförderungseinheit

(CTU) trägt zusätzlich dazu bei, dass diese Versandart beim Seetransport kaum Anwendung findet.

Die grundsätzlichen Mengenbegrenzungen pro Innenverpackung und pro Packstück in Abhängigkeit vom stoffspezifischen Code E1 bis E5 gemäß der nebenstehenden Tabelle sind bei allen Verkehrsträgern identisch. Den Code selbst



Dreifachverpackung mit Innen-, Zwischen- und Außenverpackung. Eine Fallprüfung ist Voraussetzung.



findet man, wie im ADR, in Spalte 7b der Gefahrguttabelle.

Die stoffspezifischen Codes sind identisch mit denen im ADR, nicht in allen Fällen jedoch mit denen im Luftverkehr. Dies liegt daran, dass im Luftverkehr immer dann der Code E0 zugeordnet wird, wenn der Stoff nicht auf Passagiermaschinen befördert werden darf, eine Einschränkung, die die anderen Verkehrsträger nicht kennen. Hier ist also Vorsicht geboten.

Mengengrenzen für Packstücke in Abhängigkeit vom „EQ-Code“

3.5.1.1 des IMDG-Codes listet folgende Vorschriften des Codes auf, die zusätzlich zu denen in Kapitel 3.5 zu beachten sind. Es handelt sich hierbei um

- die Vorschriften für die Schulung des Kapitels 1.3
- die Klassifizierungsverfahren und die Kriterien für die Verpackungsgruppen in Teil 2, Klassifizierung
- die allgemeinen Verpackungsvorschriften in 4.1.1.1, 4.1.1.2, 4.1.1.4, 4.1.1.4.1 und 4.1.1.6 und

- die in Kapitel 5.4 aufgeführten Vorschriften für die Dokumentation.

Eine Ausbildung der Mitarbeiter, die solche Sendungen vorbereiten beziehungsweise abwickeln, muss demnach erfolgen, die Unterweisung ist zu dokumentieren.

TRANSPORT-VORBEREITUNG

Gefahrguttransporte im Seeverkehr unterliegen dem IMDG-Code sowie – auf der Ostsee – dem Memorandum of Understanding (MoU). Freistellungen von Vorschriften bilden auch hier eine willkommene Transporterleichterung für Versender und Beförderer.

- Teil 1: Begrenzte Mengen (08/2011)
- Teil 2: Freigestellte Mengen (09/2011)
- Teil 3: Ausnahmen nach dem MoU (10/2011)

MENGENGRENZEN FÜR FREIGESTELLTE MENGEN

| Code | Maximale Nettomenge pro Innenverpackung (in Gramm für Feststoffe bzw. ml für Flüssigkeiten und Gase) | Maximale Nettomenge pro Außenverpackung (Packstück) (in Gramm für Feststoffe bzw. ml für Flüssigkeiten und Gase) |
|------|--|--|
| E0 | Nicht erlaubt als freigestellte Menge | |
| E1 | 30 | 1000 |
| E2 | 30 | 500 |
| E3 | 30 | 300 |
| E4 | 1 | 500 |
| E5 | 1 | 300 |



Per Seeschiff werden Kleinstmengen Gefahrgut kaum transportiert.

FOTOS: J. SARBACH/DPG, C. BREYENBREUER

4.1.1 stellen keine Besonderheit dar, wobei das Kapitel 3.5 selbst wesentlich detailliertere und strengere Vorgaben für die Verpackung beithält. Es muss sich um eine Dreifachverpackung, bestehend aus Innen-, Zwischen- und Außenverpackung handeln, die unter anderem nachweisbar Fallprüfungen aus 1,80 Meter Höhe bestehen muss. Das Kennzeichen für freigestellte Mengen gemäß der abgebildeten Grafik ist bei allen Verkehrsträgern einheitlich. Es muss noch die Gefahrgutklasse eingetragen werden sowie Versender oder Empfänger, wenn diese Information nicht bereits an anderer Stelle des Packstücks angebracht ist.



Wird an Bord kaum gesichtet: das Kennzeichen für freigestellte Mengen.

ein wesentlicher Unterschied besteht jedoch bezüglich der Dokumentation. Beim Seetransport muss, wie bei anderen

Gefahrgutsendungen auch, ein Beförderungsdokument (IMO-Erklärung) erstellt werden mit dem Zusatz „Dangerous goods in excepted quantities“. Beförderungseinheiten mit freigestellten Mengen werden generell der Staukategorie A zugeordnet, unabhängig von der Festlegung in Spalte 16 der Gefahrguttabelle für die einzelnen UN-Nummern.

Ein weiterer Vorteil, den allerdings die begrenzten Mengen ebenfalls haben, ist die Freistellung von den strengen Trennvorschriften gemäß Kapitel 7.2.

Jürgen Werny
Gefahrgutexperte aus München

Die Anwendung der Klassifizierungsgrundsätze gemäß Teil 2 versteht sich von selbst, ohne Kenntnis der UN-Nummer und gegebenenfalls weiterer Informationen wie die Verpackungsgruppe ist generell kein Transport möglich. Auch die aufgelisteten allgemeinen Verpackungsvorschriften des Abschnitts

Wesentlicher Unterschied bei der Dokumentation

Die ersten drei Punkte der oben aufgeführten Aufzählung in 3.5.1.1 sind identisch mit den Anforderungen im ADR,

Anzeige

Gefahr/gut

DATENPAKET

Transport von Lithium-Batterien

auf der Straße, mit dem Seeschiff, per Luftfracht

- CHECKLISTEN
- ABLAUFDIAGRAMME
- BEFÖRDERUNGSPAPIERE

Jetzt Bestellen!
www.heinrich-vogel-shop.de/lithiumbatterien