

Von vielem befreit

FREISTELLUNG Sehr kleine Mengen an Gefahrgut werden schon aufgrund ihres geringen Umfangs häufig im Flugzeug transportiert. Es müssen dafür nur bestimmte Regelungen beachtet werden.

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 (früher Abschnitt 2.7) der Gefahrguttransportvorschriften der IATA.

Die übrigen Verkehrsträger haben diese Freistellungsart erst mit den Änderungen 2009 beziehungsweise im Seeverkehr mit dem Amendment 34-08 zum 1.1.2010 neu eingeführt. Dort spielen sie aber in der Praxis so gut wie keine Rolle, lediglich im Straßenverkehr hinsichtlich des Zulaufs zum Flughafen.

Die Mengengrenzen für die Nutzung der Transportart „Freigestellte Mengen“ ergeben sich über den Code E0-E5, der in den blauen Seiten des IATA-Handbuchs in Spalte F angegeben ist. In Abschnitt 2.6 findet man dann die nachfolgende Tabelle, die die maximalen Inhalte pro Innenverpackung und pro Packstück angibt. Die EQ-Codes sind nicht bei allen UN-Nummern identisch mit denen der anderen Verkehrsträger. 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 und im Einzelfall die Zulässigkeit nach IATA-DGR zu prüfen. Zwei Beispiele sollen dies verdeutlichen: Zum einen Acetaldehyd mit der UN-Nummer 1089. In den Gefahrguttrans-



Auch Kurierdienste transportieren häufig Gefahrgüter in freigestellten Mengen.

portvorschriften für Straße, Schiene, Binnenschiff und Seeschiff (ADR/RID/ADN und IMDG-Code) wird dem Gut der Code E3 zugeordnet, unter IATA-DGR dagegen der Code E0.

Zum zweiten Chloracetophenon, flüssig, mit der UN-Nummer UN 3416. Unter ADR/RID/ADN/IMDG-Code E4, unter

Keine Shipper's Declaration, aber ein Eintrag im Luftfrachtbrief ist erforderlich.

IATA-DGR dagegen der Code E0. Neben den Anforderungen in Kapitel 2.6 müssen beim Lufttransport freigestellter Mengen nur die folgenden Abschnitte des IATA-Handbuchs beachtet werden, von allen anderen ist man befreit.

·Abschnitt 1.5 – Schulung

Dies bedeutet, dass die Versender und Verpacker solcher Versandstücke eine Ausbildung gemäß Abschnitt 1.5 IATA-DGR absolvieren müssen, die mit einer Prüfung abschließt und alle zwei Jahre wiederholt werden muss. Es ist jedoch möglich, diese Ausbildung zu reduzieren, zum Beispiel auf einen Tag, wenn ausschließlich freigestellte Mengen transportiert werden und



Dreifach geschützt und mit Absorptionsmaterial: Außen-, Innen- und die eigentliche Verpackung.

EQ-CODES: MENGENGRENZEN FÜR PACKSTÜCKE

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

Mengengrenzen für Packstücke je nach „EQ-Code“ gemäß Tabelle 2.6.A



SERIE VORSCHRIFTEN

Der Luftfrachttransport erfordert in vielen Fällen gegenüber den anderen Verkehrsträgern eine restriktivere Behandlung von Gefahrgütern.

Nicht nur, dass bestimmte Güter absolutes Transportverbot genießen, vor allem den zu transportierenden Mengen sind starke Grenzen gesetzt.

Nichtsdestotrotz gibt es auch für diesen Verkehrsträger Erleichterungen, den vor allem medizinische Labore und die Pharmaindustrie nutzen.

Unsere dreiteilige Serie befasst sich mit den Ausnahmen von der Regel.

Teil 1: Freigestellte Mengen – „Excepted Quantities“

Teil 2: Limited Quantities

Teil 3: Gefahrgut mit Passagieren

konkretisiert. 5.0.2.6.1 fordert die Werkstoffverträglichkeit zwischen Umschließung und Füllgut und 5.0.2.8 die Einhaltung eines füllungsfreien Raumes, wenn flüssige Stoffe verpackt werden. 5.0.2.9 erfordert beim Verpacken flüssiger Stoffe einen Nachweis über die Beständigkeit der Innenverpackungen gegenüber einem hydraulischen Innendruck. Dies stellt nicht nur für die freigestellten Mengen, sondern auch für sonstige Innenverpackungen eine Herausforderung dar, da es für diese Behältnisse oft keinen Nachweis gibt.

Zuletzt ist 5.0.2.11 (a) zu berücksichtigen, wenn verschiedene Güter zusammen verpackt werden. Es dürfen keine unverträglichen Güter zusammen in die gleiche Außenverpackung verpackt werden.

• **Abschnitt 9.3.1 – Ladeeinschränkungen**
Gefährliche Güter in freigestellten Mengen dürfen weder im Cockpit noch in der Passagierkabine befördert werden.

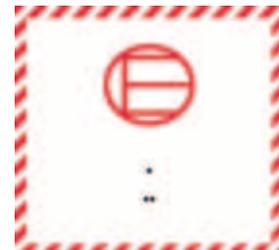
• **Abschnitte 9.6.1 und 9.6.2 – Berichte über Unfälle und Zwischenfälle**

Unfälle und Zwischenfälle sowie nicht deklariertes Gefahrgut muss von der Luftverkehrsgesellschaft der zuständigen Behörde gemeldet werden.

Die grundsätzlichen Anforderungen an die Art der Verpackung in 2.6.5 entsprechen denen der UN-Modellvorschriften und damit auch den anderen Verkehrsträgern. Es muss sich um eine 3-fach-Verpackung mit Innenverpackung, Zwischenverpackung und Außenverpackung handeln. Die Verschlüsse brauchen eine zweite Sicherung wie Klebeband, Draht oder Kindersicherung und bei flüssigen Stoffen muss genügend Absorptionsmaterial in die Zwischenverpackung, um den gesamten Inhalt aufzusaugen zu können.

Eine Bauartprüfung gemäß Abschnitt 6 ist zwar nicht erforderlich und somit auch keine UN-Codierung der Außenverpackung, jedoch muss nachweislich ein Falltest aus 1,80 m Höhe sowie eine Stapeldruckprüfung bestanden sein.

Die Kennzeichnung entspricht ebenfalls den UN-Modellvorschriften und ist nachfolgend abgebildet:



Im Kennzeichen muss noch die Hauptgefahr oder Unterklasse angegeben werden sowie Absender oder Empfänger, falls nicht an anderer Stelle angebracht.

Eine Shipper's Declaration ist für Versandstücke in freigestellten Mengen nicht erforderlich, aber folgender Eintrag im Luftfrachtbrief (AWB) muss erfolgen:

„Dangerous goods in excepted quantities“ und die Anzahl der Versandstücke.

Jürgen Werny

Gefahrgutexperte aus München

das Luftfahrtbundesamt (LBA) dieser Re-duzierung zustimmt.

• **Abschnitt 2.4 – Luftpost**

Ein Transport freigestellter Versandstücke als Luftpost ist nicht zulässig.

• **Abschnitt 3 – Klassifizierung**

Es versteht sich von selbst, dass die Stoffe/Güter erst gemäß Abschnitt 3 klassifiziert und gegebenenfalls einer Verpackungsgruppe zugeordnet werden müssen, bevor sie als freigestellte Mengen transportiert werden dürfen.

• **Abschnitte 5.0.2.4, 5.0.2.6.1, 5.0.2.8, 5.0.2.9, 5.0.2.11 (a) – allgemeine Verpackungsvorschriften**

5.0.2.4 beschreibt die grundsätzlichen Anforderungen an die Verpackungsqualität. Diese allgemeinen Vorgaben werden allerdings in 2.6.5 und 2.6.6 nochmals

Anzeige

BERATUNG

- Gefahrgut
- Abfall
- Gefahrstoffe
- Arbeitssicherheit
- Arbeitsmedizin
- Datenschutz
- Umweltschutz
- Externe Beauftragte

SEMINARE

Gefahrgutbeauftragten-Schulung:
Straße, Schiene, Luft, See

Gefahrguttransport in der Luft
nach IATA/ICAO-ti., LBA U. IHK anerkannt

Gefahrgut-Fahrer-Ausbildung:
Stückgut-/Tanktransport alle Klassen

Befähigungsschein § 20 SprengG

Schulungen für beauftragte Personen
Sachkundelehrgang gemäß TRGS 520
Ladungssicherung | In-House-Seminare

NEU
Berufskraftfahrer-
Weiterbildung LKW gem. BKrFVG

Schiffner Consult GbR
Gefahrgutschulung und Beratung
Boschstraße 17

94405 Landau a.d. Isar

fon 0 99 51 / 98 42-0

fax 0 99 51 / 98 42-10

info@schiffner-gefahrgut.de

www.schiffner-gefahrgut.de

