

Fehler rechtzeitig erkennen

Fast sieben Prozent aller Gefahrgutsendungen wurden im Jahr 2009 am Frankfurter Flughafen zurückgewiesen. Viele dieser Beanstandungen hätten die Versender allerdings vermeiden können.



Kontamination an der Außenverpackung, vermutlich beim Befüllen.



Beschädigte Gefahrgutsendung: Verzurr Schaden.



Abgelehnte Gefahrgutsendung: Der CAO-Aufkleber muss neben dem Gefahrgutkennzeichen angebracht werden (zu kleines Packstück).

Der Anteil der Gefahrgutfracht im Luftverkehr steigt stetig, da kurze Transportzeiten und die hohe Sicherheit den Verkehrsträger Luft attraktiv machen. Gleichzeitig nehmen jedoch auch die Einschränkungen der Länder und Fluggesellschaften im Luftverkehr zu. Eine gründliche Transportvorbereitung ist deshalb unbedingt erforderlich. Dazu gehört die Überprüfung von Ausnahmen einzelner Staaten und Luftverkehrsgesellschaften sowie das Routing.

Ein erfolgreicher Transport von Gefahrgut im Luftverkehr hängt maßgeblich an den zwei Faktoren

- Bewusstsein über die möglichen Risiken und
- Verständnis der Vorschriften.

Eine intensive Schulung aller Beteiligten in der Transportkette ist deshalb unabdingbar.

Ein Versender muss die Vorschriften gemäß ICAO TI/IATA-DGR einhalten, wenn er Gefahrgutsendungen zum Transport an eine Luftverkehrsgesellschaft übergibt. Zusätzlich muss jede Person, die sich mit Versandvorbereitungen beziehungsweise mit der Abfertigung von Gefahrgut im Luftverkehr befasst, eine Einweisungsschulung und innerhalb von 24 Monaten eine Wiederholungsschulung erhalten. Zum Abschluss einer solchen Schulung ist jeder verpflichtet, im Rahmen einer Prüfung einen Qualifikationsnachweis zu erbringen.

In der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 hat die Gefahrgutannahme der Fraport Cargo Service GmbH 24.457 Gefahrgutsendungen im Luftfrachtverkehr registriert und dabei 1.629 fehlerhafte Sendungen zurückgewiesen. Das entspricht

einer Fehlerquote von 6,7 Prozent. Überprüft werden auch Gefahrgüter im Transit: 2009 waren es 5008 Sendungen, 111 davon wurden beanstandet und nicht weitergeleitet. Das entspricht einer Fehlerquote von 2,2 Prozent.

Wie sich herausstellte, wurde ein Großteil der Sendungen aufgrund von Dokumentationsfehlern abgelehnt, nämlich 75 Prozent. Die Zurückweisungen wegen fehlerhafter Verpackung, Markierung oder Kennzeichnung lagen bei neun Prozent, wegen Beschädigungen bei 16 Prozent. In erster Linie haben die Versender von Gefahrgut nicht rechtzeitig

Der Versender trägt grundsätzlich die Verantwortung für korrekte Verpackung.

die jährlichen Änderungen und Neueintragen von Vorschriften berücksichtigt. Allerdings führt die Nichtbeachtung der Abweichungen der Staaten und Luftverkehrsgesellschaften nach wie vor zu den meisten Zurückweisungen. Und zwar werden

- wegen staatlicher Abweichungen zwölf Prozent aller Sendungen und
- wegen Abweichungen der Luftverkehrsgesellschaften 35 Prozent aller Sendungen abgewiesen.

In den IATA-DGR trägt der Versender die Verantwortung. Er muss alle Vorschriften des Herkunftslandes, des Transitlandes und des Bestimmungslandes erfüllen. Deshalb sollte er unbedingt mit seinem Luftfracht-Spediteur in engem Kontakt stehen. Denn der Spediteur beauftragt die Luftverkehrsgesellschaft und erhält von ihr Informationen über die Flugroute.

Die Entwicklung der IATA zeigt, dass immer mehr Staaten und Fluglinien Abweichungen anmelden, die bei Deklaration und Verpackung zu berücksichtigen sind. Hatten 2004 75 Airlines in den IATA-Ge-

FOTOS: H. WERNER

F R A P O R T C A R G O S E R V I C E

● Das Tochterunternehmen der Fraport AG, die Fraport Cargo Service GmbH, ist „Dienstleister“ im Luftfrachtverkehr. Es nimmt Sendungen an, liefert Sendungen aus, schlägt Sendungen von einer Luftverkehrsgesellschaft auf die andere um. Das Gefahrgutlager der Fraport Cargo Service GmbH bietet in fünf Lagermodulen über 375 Europalettenstellplätze für alle Gefahrenklassen. Für die sichere Lagerung und Handhabung von Gefahrgütern der Gefahrenklasse 7 sind drei weitere Lagermodule, unter anderem auch mit Kühlmöglichkeiten ausgestattet, vorhanden. Im Gefahrgutbereich sind 20 Mitarbeiter tätig, sie stehen an sieben Tagen die Woche, 24 Stunden am Tag den Kunden mit ihrem Know-how zur Verfügung.

fahrgutvorschriften insgesamt 439 Einträge vorgenommen, waren es 2009 bereits 120 Airlines mit insgesamt 611 Einträgen. 2010 sind es 127 Airlines mit 642 Einträgen. Die Mitarbeiter der Gefahrgut-Annahme von Fraport Cargo Service müssen zusätzlich rund 100 weitere Interne Abweichungen der Fluggesellschaften beachten, die nicht in den IATA-Gefahrgutvorschriften aufgeführt sind.

Der Versender ist verantwortlich, dass die Verpackung von Gefahrgütern in jeder Beziehung den Anforderungen für den Luftverkehr entspricht. Keine einfache Aufgabe, denn Verpackungen sind im Luftverkehr hohen Belastungen ausgesetzt, und zwar

- beim Be- oder Entladen von Paletten und Containern,
- durch Temperaturunterschiede,
- durch Feuchtigkeit und
- durch Druckschwankungen.

Zusätzlich sind die Auflagen für Absorptionsmaterialien sowie die Anforderungen an Verschlüsse einzuhalten.

Packstücke müssen genügend Platz für alle verlangten Kennzeichen haben

Des Weiteren sind Markierungen gut sichtbar, lesbar und so anzubringen, dass sie nicht durch einen Teil eines anderen Kennzeichens oder Markierung verdeckt sind. Packstücke müssen so groß sein, dass genügend Platz zum Anbringen aller verlangten Kennzeichen zur Verfügung steht. Jede äußerliche Kontamination einer Verpackung vor Aufgabe zum Lufttransport muss entfernt werden. Die Verschlüsse von Verpackungen müssen so konstruiert sein, dass es unwahrscheinlich ist, diese inkorrekt oder nicht ganz zu verschließen. Es muss sehr einfach festzustellen sein, ob sie wirklich verschlossen sind. Flüssigkeiten in Innenverpackungen aus Glas oder Stein- gut, Kunststoff oder Metall der Klassen 3,

4, 5, 8, oder Unterklassen 6.1 müssen mit Aufsaugmaterial verpackt sein.

Grundsätzlich dürfen nur Gefahrgut-Versandstücke in ein Luftfahrzeug verladen werden, an denen keine sichtbaren Beschädigungen zu erkennen sind. Leider kommt es immer wieder zu Ablehnungen von Gefahrgutversandstücken, die sicherheitstechnisch nur unbedeutende Mängel an Verpackungseinheiten aufweisen und eigentlich noch den Anforderungen für den Lufttransport entsprechen. Für das Check- und Ladepersonal ist es jedoch sehr schwer zu beurteilen, ob bei den Versandstücken tatsächlich eine Beschädigung vorliegt oder ob es nur Gebrauchsspuren sind. Auf Initiative der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung BAM wurde deshalb ein Leitfaden zur Beurteilung mangelbehafteter Versandstücke im Luftverkehr geschaffen, der die Beurteilung von Versandstücken mit Mängeln unterstützt. Ziel des Leitfadens:

- Hilfestellung für das Check- und Ladepersonal zur Entscheidungsfindung
- Gebrauchsspuren von tatsächlichen Beschädigungen zu unterscheiden
- Schulungsunterlage für das Check-Personal.

Der Leitfaden soll dabei keine sicherheitsbedenklichen Verpackungseinheiten legalisieren. Die Entscheidung trifft das verantwortliche Check- und Ladepersonal. Mit der Unterweisung anhand des Leitfadens soll erreicht werden, dass es keine Zurückweisungen leichter, nicht sicherheitsrelevanter Mängel mehr gibt. Fraport schult sein verantwortliches Check- und Ladepersonal seit Anfang 2006 gemäß dieses Leitfadens. Mit gutem Erfolg: Bislang sind die Zurückweisungen bei den leichten Verpackungsschäden um etwa 30 Prozent zurückgegangen. ■

Horst Werner

Der Autor ist Gefahrgut- und Strahlenschutzbeauftragter der Medical Airport Service GmbH am Frankfurter Flughafen.



Abgelehnte Gefahrgutsendung: „Toxic“-Aufkleber entspricht nicht den Vorschriften.



Kein Absorptionsmaterial und keine flüssigkeitsdichte Folie.



Beschädigung durch Druckschwankung bei Ausladung aus Flugzeug festgestellt, Papptrommeln nur halb gefüllt.



Verschluss nicht zu 100 Prozent dicht.