

Kurz & Knapp

LBA-SCHULUNGEN

Das Luftfahrt-Bundesamt LBA hat eine Übersicht der genehmigten Schulungsunternehmen gemäß den Gefahrgutvorschriften für die Luftfahrt ICAO-T.I. veröffentlicht. Die Liste mit 94 Firmen kann von der Webseite des Bundesamtes heruntergeladen werden. Sie listet auf, für welche der zwölf Personalkategorien die Genehmigungen erteilt wurden.

GHS, 5. AUSGABE

Die UN-Wirtschaftskommission für Europa Unece hat auf ihrer Homepage die fünfte überarbeitete Ausgabe des Globally Harmonized Systems eingestellt. Das GHS (Rev. 5) kann dort als Komplettfassung oder in einzelnen Kapiteln und Anhängen heruntergeladen werden.

FESTLEGUNGEN FÜR LITHIUMBATTERIEN

Die BAM Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung hat weitere Festlegungen für den Transport beschädigter Lithiumzellen und -batterien der UN-Nummer 3480 gemäß Sondervorschrift SV661 veröffentlicht. Die unternehmensbezogenen Festlegungen ersetzen teilweise ältere Fassungen. Alle können auf der Homepage der UN-Wirtschaftskommission für Europa Unece im Bereich „Country Information“ eingesehen werden.

CHEMG NEU GEFASST

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) hat die Neufassung des Chemikaliengesetzes (ChemG) vom 28. August 2013 im Bundesgesetzblatt (BGBl I) Nr. 55 vom 6. September 2013 bekannt gemacht. Die Fassung gilt seit 1. September 2013.

Lithiumbatterien

Bericht über Feuer auf UPS-Frachtflugzeug veröffentlicht

Versandstücke mit Lithiumbatterien haben am 3. September 2010 in einem Flugzeug der Frachtfluggesellschaft UPS voraussichtlich Feuer gefangen und damit in Folge zu einem Absturz der Maschine geführt.

Das ist die Bilanz, die die Zivilluftfahrtbehörde der Vereinigten Arabischen Emirate (GCAA) in ihrem Abschlussbericht zum UPS Flight 006 zieht.

Als Brandherd gelten Versandstücke mit Lithiumbatterien.

Der Frachter vom Typ Boeing-747-400 sollte nach einer Zwischenlandung in Dubai nach Köln fliegen. Kurz nach dem Abflug hatte die Besatzung Feuer auf dem vorderen Hauptdeck gemeldet und versucht, wieder in Dubai zu landen. Das Flugzeug stürzte kurz vor dem Flughafen ab, die Besatzung überlebte nicht.

Ursache Lithiumbatterien

„Es ist möglich, dass eine Lithium-Batterie oder mehrere Batterien, aus Gründen, die nicht festgestellt werden können, eine energetische Störung durch thermische Instabilität erlitten, sich entzündeten, und damit eine Kettenreaktion auslösten, die

letztendlich zum Absturz der Maschine führten“, lautet ein Fazit des 322 Seiten starken GCAA-Berichts, der unter anderem ausführlich Tests und Simulationen beschreibt, die in Hinblick auf den möglichen Unfallhergang unternommen wurden.

Nachforschungen zu den transportierten Gütern auf dem verunglückten Frachtflugzeug hatten ergeben, dass eine nicht unerhebliche Anzahl an Versandstücken Lithium-Ionen-Batterien sowie Geräte mit diesen Batterien enthielten. Darunter waren auch einige nicht deklarierte Versandstücke mit Lithiumbatterien unmittelbar beim ermittelten Brandherd, für die die chinesischen Versender zudem keine erfolgreichen UN-Tests für die Transportzulassung nachweisen konnten.

Unter den Versandstücken befanden sich auch einige wenige Geräte mit Lithium-Metall-Batterien, die als besonders problematisch im Falle eines Brandes angesehen werden.

Empfehlungen der Behörde

Die Behörde empfahl in ihrem Bericht unter anderem eine strikte Einhaltung der Sicherheitsvorschriften, wie sie die internationalen Gefahrgutvorschriften im Luftverkehr (ICAO-T.I.) vorgeben, insgesamt eine Erhöhung der Standards und die Harmonisie-

rung der amerikanischen Gefahrgutvorschriften mit den Vorschriften der ICAO. Zwei weitere Schwerpunkte des Berichts befassten sich mit den Brandschutzeigenschaften der Container, in denen Packstücke im Luftbereich verladen und transportiert werden, sowie dem Notfallprotokoll und dem Einsatz von Atemschutzmasken auf Frachtflugzeugen.

Erste Konsequenzen

Aufgrund der Test- und Simulationsergebnisse in dem Bericht und den Empfehlungen der internationalen Pilotenorganisation IPA setzt die Frachtfluggesellschaft UPS inzwischen erste Brandschutzpläne als Abdeckung für palettierte Packstücke ein und plant, bis zum kommenden Jahr knapp 2000 feuerresistente Beförderungskontainer aus einem Faser-Kunststoff-Verbund im Frachtbereich einzusetzen. Auch besondere Atemschutzmasken, die im Falle starker Rauchentwicklung eine weiterhin gute Sicht auf Steuerungselemente ermöglichen, sind geplant.

Laut dem amerikanischen Internetmagazin ain-online unterstrich der IPA-Präsident Robert Travis im Zusammenhang mit dem Flugzeugabsturz und den möglichen Ursachen die Bedeutung von Transportvorschriften: „Wir sind entschlossen, alles in unserer Macht Stehende zu tun, um das Risiko von On-Board-Rauch und Feuer zu minimieren. Dazu gehören auch angemessene Vorschriften für die Beförderung von gefährlichen Gütern wie Lithiumbatterien.“ dsb

UPS hat begonnen, feuerhemmende Abdeckpläne im Frachtflugbereich einzusetzen.





Gefahrgutfahrer und selbst fahrende Unternehmen sind im neuen Bundesgesetz genannt, als reglementierte Berufe.

Berufsqualifikation

Schweiz führt Meldeverfahren für ausländische Dienstleister ein

Laut einem neuen Gesetz müssen sich Gefahrgutfahrer und Selbstfahrer, die Transporte in der Schweiz durchführen, vor Aufnahme ihrer Arbeit behördlich melden. Seit 1. September 2013 müssen bestimmte Dienstleister aus der Europäischen Union (EU) oder der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) vor der Aufnahme ihrer beruflichen Tätigkeit bei den Eidgenossen nachweisen, dass sie dafür ausreichend qualifiziert sind.

Ein neues Bundesgesetz schreibt eine zentralisierte Behördenkontrolle vor allem von Berufsgruppen vor, deren selbstständige Tätigkeit die öffentliche Gesundheit oder Sicherheit gefährden könnten. Betroffen sind demnach „Personen, die ihre Qualifikationen für einen in der Schweiz reglementierten Beruf im Ausland erworben haben und in diesem reglementierten Beruf während höchstens 90 Arbeitstagen pro Kalenderjahr in der Schweiz Dienstleistungen erbringen wollen“.

Zwar zählen dazu Fahrzeugführer, die Gefahrguttransporte in der Schweiz durchführen. Nach Auskunft des für die Meldung und Nachprüfung der Berufsqualifikation zuständigen Staatssekretariats für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI) genügt es aber, wenn Fahrer, die Gefahrgut in die Schweiz oder im Transitverkehr durch die Alpenrepublik transportieren, eine gültige ADR-Bescheinigung vorweisen können.

Die ADR-Schulungsbescheinigung dient als Qualifikationsnachweis.

„Deutsche Fahrzeugführer, die Gefahrguttransporte durchführen, müssen ihre Berufsqualifikation vorher nicht extra anerkennen lassen“, sagte ein Mitarbeiter der Meldestelle der Zeitschrift VerkehrsRundschau. Der Gefahrgutfahrer sei nur pro forma in die Liste der reglementierten Berufe

aufgenommen worden. Man denke darüber nach, diese Berufsgruppe wieder zu streichen. Auf der SBFI-Liste der reglementierten Berufe stehen neben Gefahrgutfahrern außerdem Leiter von Straßentransportunternehmen. Wer genau damit gemeint ist, darüber ist man sich in der Meldestelle anscheinend selbst nicht im Klaren. Theoretisch könnte die neue Regelung für selbstfahrende Transportunternehmen gelten. Bestätigen wollte das SBFI dies gegenüber der VerkehrsRundschau nicht.

Die Beamten konnten nicht ausschließen, dass ein Selbstfahrer aus Deutschland, bevor er Güter in die Schweiz transportiert, über das Online-System des SBFI Angaben zu seiner Person, seinem Job und seinem Auftrag machen muss. LKW-Fahrer, die ihr eigener Chef sind, sollten sich deshalb vorab beim SBFI schriftlich rückversichern, inwiefern sie betroffen sind und diese Auskunft bei ihrer Tour über die Alpen sicherheitshalber mit sich führen.

Immerhin ist das Meldeverfahren zur Anerkennung der Berufsqualifikation mit Aufwand und Kosten verbunden. Laut dem neuen Bundesgesetz müssen ausländische Dienstleister aus reglementierten Berufen seit 1. September 2013 bestimmte Dokumente per Post einschicken, um eine Erlaubnis zu bekommen, in der Schweiz arbeiten zu dürfen.

So fordert das SBFI einen Nachweis der Staatsangehörigkeit, einen Nachweis der rechtmäßigen Niederlassung zur Berufsausübung in einem Mitgliedstaat der EU/EFTA (im Original oder in beglaubigter Kopie), einen Nachweis der entsprechenden Berufsqualifikation (in beglaubigter Kopie) sowie den Beleg, dass der Antragsteller die Bearbeitungsgebühr bezahlt hat. Die Bearbeitung einer Meldung kostet 90 Schweizer Franken und kann laut SBFI bis zu 30 Tage dauern. Abschließend entscheiden die entsprechende kantonale Behörde oder das zuständige Ministerium.

André Gieße

Leserforum

Etikettengröße verringern

Zum Editorial „Aufblasen oder anbinden“ in der Gefahr/gut 09/2013

Dort behandeln Sie die Kennzeichnung von kleinen Gebinden mit den erforderlichen Gefahretiketten. Nach Ihrer Aussage ermöglicht das ADR nur bei Flaschen für Gefahrgut der Klasse 2 eine Verringerung der vorgeschriebenen Mindestgröße. Absatz 5.2.2.2.1.1 Satz 5 ermöglicht aber auch bei Versandstücken der übrigen Gefahrgutklassen eine Verringerung der geforderten

Gefahretiketten. Einzige Voraussetzung: „sofern sie deutlich sichtbar sind“. Eine etwas dehnbare Formulierung.

Bei der IATA sieht es anders aus. Im Lufttransport wird ausdrücklich festgelegt, dass die Versandstücke so groß sein müssen, dass alle Kennzeichnungen in der vorgeschriebenen Größe angebracht werden können. Eine Verkleinerung ist nicht zulässig.

Matthias Wiegand,
Logistikschule der Bundeswehr, Osterholz-Scharmbeck

Frage des Monats

GGVSEB spielt hier keine Rolle

Ein Kilogramm Calciumsilicid entwickelt bei Reaktion mit Wasser bis zu einem Liter Wasserstoff. Kann der Stoff ohne Beachtung des IMDG-Codes befördert werden?

1. Ja, aber nur mit einer Ausnahmezulassung gemäß § 5 GGVSEB. (13%)
2. Ja, auch ohne Ausnahmezulassung gemäß § 5 GGVSEB. (39%)
3. Nein, das geht nicht, da der Stoff in der Gefahrgutliste genannt ist. (48%)

ANTWORT 2 ist richtig. Gemäß Sondervorschrift 223 des IMDG-Codes kann die Beförderung von Calciumsilicid vom IMDG-Code befreit werden, wenn sich bei Berührung mit Wasser weniger als 1 Liter entzündbares Gas je Kilogramm Calciumsilicid entwickelt (Absatz 2.4.4.3.3 IMDG-Code) und der Stoff nicht umweltgefährdend ist. Calciumsilicid ist nicht umweltgefährdend. Einer besonderen Genehmigung bedarf es für die Befreiung nicht.

TRBS/TRGS

Technische Regeln zu ortsbeweglichen Druckgasbehältern veröffentlicht

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) hat neue Technische Regeln für Betriebssicherheit (TRBS) wie für Gefahrgut (TRGS) im Gemeinsamen Ministerialblatt (GMBL) Nr. 41-42/2013 bekannt gemacht. TRBS 3145/TRGS 725 „Ortsbewegliche Druckgasbehälter – Füllen, Bereithalten, innerbetriebliche

Beförderung, Entleeren“: Diese Technische Regel gilt unter anderem für Wartung und Instandsetzung von Druckgasbehältern.

Sie gilt auch für Tätigkeiten mit Cyanwasserstoff (HCN), aber nicht für das Lagern von Gasen, das Bereithalten und Entleeren von Eisenbahnkesselwagen, Stra-

Nun in § 36 GGVSEB geregelt

Zu dem Beitrag „Überwiegend jährlich“ über Prüffristen bei Feuerlöschern in Ausgabe 09/2013

Die Ausrüstung mit Feuerlöschgeräten bzw. Feuerlöschmittel ist abhängig von der Größe der zulässigen Gesamtmasse der Beförderungseinheit (...) sowie von der Menge des Gefahrgutes auf der Beförderungseinheit nach ADR 1.1.3.6. Der Begriff „begrenzte Menge“ stellt einen anderen Sachverhalt dar. Die Prüffrist der Feuerlöschgeräte in Deutschland ergibt sich seit Anfang des Jahres aus der GGVSEB

§36 und nicht mehr aus der Anlage 2. Selbst bei werksneuen Löschern muss der Beförderer sicherstellen, dass diese mit mindestens der Angabe des Datums (Monat, Jahr) der nächsten wiederkehrenden Prüfung oder des Ablaufs der höchstzulässigen Nutzungsdauer versehen sind (Ausrüsterpflicht). Kontrollierende müssen eigentlich nicht selber ermitteln.
Steffen Knop

Sie fragen – Wir antworten

Nichts ins LQ-Kennzeichen schreiben

FRAGE: Wir haben ein Paket als Versandstück mit begrenzten Mengen erhalten. Ist es zulässig, die UN-Nummer in das Kennzeichen zu schreiben?

ANTWORT: Nein, das ist nicht zulässig. Es ist sicherlich hilfreich, wenn man weiß, was in dem Karton enthalten ist, aber in das Kennzeichen darf nichts geschrieben werden. Zulässig wäre die Angabe der UN-Nummer an einer anderen Stelle auf dem Karton. Die Zulässigkeit dazu hat man in Deutschland in der RSEB unter Punkt 3-7.2 festgelegt.



Es ist nicht erlaubt, etwas in das LQ-Kennzeichen zu schreiben.