

SERIE
VORSCHRIFTEN

Eine seltene Spezies

BEGRENZTE MENGEN Bei der Luftfracht sind gefährliche Güter im Versand als begrenzte Mengen kaum gefragt. Im Vergleich zum Transport auf der Straße winken hier zu wenig Erleichterungen.

Der Transport gefährlicher Güter in begrenzten Mengen erfreut sich im Straßen- und Eisenbahnverkehr großer Beliebtheit, da man von vielen Gefahrgutregelungen befreit ist und stark vereinfachte Kennzeichnungs- und Transportvorschriften zum Tragen kommen.

Im Luftverkehr dagegen hält man von solchen Freistellungen nicht sehr viel, weshalb einige Luftverkehrsgesellschaften, darunter die Lufthansa, den Transport begrenzter Mengen auf ihren Maschinen nicht erlauben. In der Praxis sieht man solche Versandstücke daher sehr selten an einem Flughafen.

Dies liegt nicht zuletzt an der Tatsache, dass es bis auf einen Punkt auch keine Erleichterungen im Luftverkehr mit sich bringt, wenn man die Transportart begrenzte Menge anwendet. Die einzige Erleichterung, wenn es denn tatsächlich eine ist, ist die Regelung, dass man für die Versandstücke keine bauartgeprüfte Außenverpackung, das heißt keine mit UN-Codierung benötigt. Im Umkehrschluss bedeutet dies aber nicht, dass keine Anforderungen an die Verpackungen gestellt werden. Dies macht ein Blick in den Abschnitt 2.7 des IATA-Handbuchs schnell deutlich.

Fundstellen im IATA-Handbuch

Ob ein Gefahrgut überhaupt als begrenzte Menge per Flugzeug befördert werden darf, lässt sich in

der Gefahrguttabelle (blaue Seiten) im Handbuch an den Spalten G und H erkennen. Entweder enthalten die beiden Spalten den Hinweis „verboten“ oder Spalte G beinhaltet die zutreffende Verpackungsanweisung, die immer mit einem „Y“ beginnt. Spalte H enthält in diesem Fall die maximale Nettomenge je Versandstück oder als Limit das Bruttogewicht von 30 Kilogramm (Angabe 30 kg G). Die Detailregelungen zu den Versandstücken, Prüfungen et cetera sind in Abschnitt 2.7 des Handbuchs zu finden.

Anforderungen an die Verpackung

Im Luftverkehr sind generell nur zusammengesetzte Verpackungen zulässig, Trays sind nicht erlaubt. Das maximale Bruttogewicht des Packstücks liegt, wie bei den anderen Verkehrsträgern auch, bei 30 Kilogramm. Die Verpackung muss zwar keine Bauartzulassung aufweisen, jedoch qualitativ die gleichen Merkmale aufweisen wie eine zugelassene. Ein Karton muss beispielsweise auch eine

Wasserbeständigkeit haben, wie sie in Abschnitt 6.2.12 gefordert wird.

Ebenfalls gelten die Qualitätskriterien für die Innenverpackungen gemäß Abschnitt 6.1. Zusätzlich muss die Verpackung in der

Kennzeichnung mit neuem LQ-Label. Daneben sind weitere Bezeichnungen erforderlich.



LUFTVERKEHR-SERIE

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, die 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

Lage sein, einen Falltest aus 1,20 Meter Höhe zu bestehen sowie einer Stapel-druckprüfung standhalten.

Die Verschlüsse für Innenverpackungen mit flüssigen Stoffen müssen die strengen Vorgaben gemäß 5.0.2.7 erfüllen. Dies bedeutet eine zweite Verschlussicherung oder, falls dies technisch nicht möglich ist, einen Auslaufschutz in Form eines Kunststoff-sackes.

Ferner müssen die Innenverpackungen für flüssige Stoffe nachweislich mindestens einer hydraulischen Innendruckprüfung standhalten von im Regelfall 95 kPa, bei manchen Stoffen nur 75 kPa.

Besondere Kennzeichnung

Die Markierung und Kennzeichnung von Limited-Quantity-Versandstücken ist zunächst identisch mit den Anforderungen bei sonstigen, „normalen“ Versandstücken im Luftverkehr. Unter anderem muss/müssen auf dem Versandstück, anders als bei allen anderen Verkehrsträgern, in jedem Fall auch der oder die Gefahrezettel angebracht werden. Zusätzlich ist dann seit 1.1.2011 das neue Kennzeichen für begrenzte Mengen im Luftverkehr hinzuzufügen (siehe Grafik).

Zur Unterscheidung gegenüber dem neuen Kennzeichen bei den übrigen Ver-

kehrsträgern ist im Luftverkehr ein „Y“ in der Mitte zu erkennen. Das ist deshalb erforderlich, weil die Mengengrenzen pro Packstück im Regelfall im Luftverkehr deutlich niedriger sind als im Straßen-, Eisenbahn oder Seeverkehr. Soll beispielsweise Isopropanol als begrenzte Menge im Straßenverkehr befördert werden, ist dies bis 1 Liter je Innenverpackung und bis zu 30 Kilogramm brutto je Versandstück möglich. In einem Packstück können sich also durchaus 25-30 Liter Isopropanol befinden. Im Luftverkehr beträgt die maximale Menge je Versandstück gemäß Spalte H der blauen Seiten jedoch nur 1 Liter und gemäß der Verpackungsanweisung Y341 nur 0,5 Liter je Innenverpackung, eine doch deutliche Einschränkung.

Shipper's Declaration erforderlich

Anders als im Straßenverkehr, wo nach wie vor kein Beförderungspapier erforderlich ist, muss auch beim Transport begrenzter Mengen im Luftverkehr eine Versendererklärung (Shipper's Declaration) erstellt werden. Bis Ende 2010 musste darin im Feld „Authorizations“ der Hinweis „Limited Quantity“ oder „LTD QTY“ hinzugefügt werden. Dies ist nun 2011 entfallen. Dass es sich um begrenzte Mengen handelt, ist bereits eindeutig anhand der Verpackungsanweisung, die mit einem „Y“ beginnt, z.B. Y341, in der Spalte „Packing Instruction“ erkennbar. Insofern war man bei ICAO / IATA zu Recht der Meinung, dass man auf den zusätzlichen Hinweis verzichten kann.

Zusammenfassend lässt sich wohl sagen, dass es wenig Vorteile bringt, Gefahrgut als begrenzte Menge im Luftverkehr zu

IATA DGR

Markierung und Kennzeichnung von Versandstücken

Kennzeichnung begrenzter Mengen IATA-DGR

Seit 1.1.2011 neues Kennzeichen

ABBILDUNG: WERNY

Versandstückkennzeichnung mit begrenzten Mengen im Luftverkehr.

LQ: ABWEICHUNGEN BEI FLUGLINIEN

Folgende Airlines nehmen Gefahrgut in begrenzten Mengen nicht an:

Luftverkehrsgesellschaft	Abweichung	Besonderheiten
Condor Flugdienst GmbH/Condor Berlin	DE-01	ID 8000 Konsumgüter werden angenommen gemäß Y963
Garuda Indonesia	GA-03	ID 8000 Konsumgüter werden angenommen gemäß Y963
Gulf Air	GF-04	
Great Wall Airlines	IJ-12	
Kenya Airways	KQ-08	ID 8000 Konsumgüter werden angenommen gemäß Y963
Lufthansa	LH-01	ID 8000 Konsumgüter werden angenommen gemäß Y963
Swiss International	LX-02	ID 8000 Konsumgüter werden angenommen gemäß Y963
Malaysia Airlines	MH-14	ID 8000 Konsumgüter werden angenommen gemäß Y963
Mongolian Airlines	OM-04	
Croatia Airlines	OU-04	ID 8000 Konsumgüter werden angenommen gemäß Y963
Air Niugini	PX-10	Gefahrgüter der Klasse 9 werden angenommen
Air Namibia	SW-02	
Air Tahiti Nui	TN-04	ID 8000 Konsumgüter werden angenommen gemäß Y963
Air Europa	UX-02	COMAT, AOG, aircraft parts and supplies werden angenommen
Corse Méditerranée	XK-03	

befördern. Diese Transportart wird ihr Mauerblümchendasein daher bei diesem Verkehrsträger auch in Zukunft behalten.

Jürgen Werny
Gefahrgutexperte aus München

Anzeige

G. Magyar GmbH Verkaufsbüro Nord
Breslauer Str. 40, D-45739 Oer-Erkenschwick
Tel. +49 (0)23 68 - 96 20 84, Fax 96 20 85

G. Magyar GmbH Verkaufsbüro Süd
Pettermandstr. 3, D-88239 Wangen/Allgäu
Tel. +49 (0)75 22 - 90 95 50, Fax 90 97 43

G. MAGYAR SA
13, Avenue Albert 1er, F-21000 Dijon
Tel. +33 (0) 380 53 22 22, Fax +33 (0) 380 45 27 02
E-Mail: magyar.sa@magyar.fr

www.magyar.fr

LÖSUNGEN FÜR FLÜSSIGTRANSPORTE

Besuchen Sie uns auf der Transport Logistic, in Halle A6, Stand 209

La passion de la qualité!