

Kurz & Knapp

GB AUF SEE

Die Editorial and Technical (E&T) Group des Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC) der IMO hat anlässlich der 20. Sitzung 23.-27.09.2013 den Antrag Deutschlands für einen Gefahrgutbeauftragten auf See abgelehnt. Stattdessen sollen die Trainingsanforderungen des IMDG-Codes überprüft werden. Mehr auf Seite 12.

TEST & CRITERIA

Die UN-Wirtschaftskommission für Europa Unece hat das Amendment 1 zur 3. überarbeiteten Ausgabe des UN-Manual of Tests and Criteria veröffentlicht. Während Teil 1 des Amendments nur einige redaktionelle Berichtigungen des Manuals enthält, beinhaltet Teil 2 neue Vorgaben zu den Klassifizierungskriterien und den Testabläufen für Lithiumbatterien. Das Amendment ist in den Sprachen arabisch, chinesisch, englisch, französisch und spanisch verfügbar.

GHS

Die Internationale Vereinigung für soziale Sicherheit IVSS hat eine Broschüre veröffentlicht, die die unterschiedliche Kennzeichnung beim Inverkehrbringen von Chemikalien gemäß GHS und bei Tätigkeiten mit diesen im Betrieb vergleicht. Die Broschüre in deutscher Sprache listet auf 16 Seiten die Pflichten hinsichtlich beider Bereiche für den Anwender auf. www.issa.int

ADR UND SDR

Das Schweizer Bundesamt für Straßen Astra hat Erläuterungen für die Umsetzung des ADR und des schweizerischen Gefahrgutregelwerks SDR veröffentlicht. www.astra.admin.ch

Sie fragen – Wir antworten

Batterien und der Eintrag in die Shipper's Declaration

FRAGE: Im neuen IATA-DGR-Handbuch 2014 wird gefordert, dass für den Versand von Lithium-Ionen-Batterien und Lithium-Metall-Batterien, jeweils Variante IB, eine Shipper's Declaration erforderlich ist. In 8.1.6.9.3 Schritt 8 wird gefordert, dass 956IB bzw. 968IB im Feld „Packing Instruction“ einzutragen ist. Im Beispiel 8.1P ist der Zusatz „IB“ aber im Feld „Authorization“ angegeben. Was ist nun richtig?

ANTWORT: Das Beispiel 8.1P ist falsch, der Zusatz IB gehört in die Spalte der Verpackungsanweisung. Die IATA arbeitet bereits an einem ersten Addendum, mit dem dieser Fehler korrigiert wird.

Leserforum

Der Luftfrachtpediteur, nicht jedes Unternehmen

Frage des Monats „Gefahrgut per Luftfracht: wer darf schulen?“ in 08/2013, Seite 6

Für jede IATA Cargo Lizenz-Nummer, die von einem Spediteur bzw. einem Zusammenschluss mehrerer kleiner Spediteure benötigt wird, um Luftfrachtbrief-Nummern für den Versand von

Fracht zugeteilt zu bekommen, müssen zwei Mitarbeiter geschult sein. Einer in PK6, der andere, je nach Aufgabenstellung, in PK1 oder PK3. Also: nicht jedes Unternehmen benötigt zwei

PK6- bzw. PK1/3-geschulte Mitarbeiter, sondern jeder Luftfracht-Spediteur mit eigener IATA Cargo Lizenz-Nummer.

Eva Glimsche,
savethesituation, Langwedel

Verpackungen für den Rekonditionierer sind kein Abfall

Zum Artikel „Reinschmeißen erlaubt“ in der Ausgabe 11/2013, Seite 30

Ich möchte hinzufügen, dass nach dem Beschluss des LAGA-Rechtsausschusses vom 14./15. Februar 2012 Verpackungen, welche zur Rekonditionierung gegeben werden, nicht als Abfall nach KrWG einzustufen

sind. Insoweit ist hier in Hinblick auf die Verwendung des Abfallschlüssels eine Differenzierung notwendig – ob Verpackungen zur Verwertung gehen, oder ob sie zum Zweck der Wiederverwendung an einen Rekonditio-

nierer gehen. Im letzteren Falle sind sie zwar möglicherweise Gefahrgut („Leere Verpackung“...), aber kein Abfall.

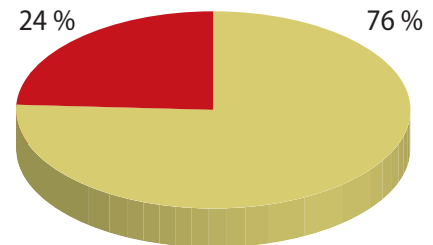
Thomas Steinhauser, Bayern-Fass GmbH, Aichach

Frage des Monats

Dabeihaben reicht aus

Das hatten wir gefragt: Bei der Beförderung von Versandstücken ohne Überschreitung der Mengen nach 1.1.3.6.3 ADR (<=1000 Punkte) muss die Beförderungseinheit mit mindestens einem Feuerlöschgerät mit mindestens zwei Kilogramm Pulver ausgerüstet sein. Muss der Fahrzeugführer nach den europäischen Gefahrgutvorschriften (ADR) mit der Bedienung dieses Feuerlöschgeräts vertraut sein?

A) Ja (76%) **B) Nein (24%)**



ANTWORT: Ginge es nach der Logik, wären 76 Prozent der Antwortgebenden auf der richtigen Fährte. Das ADR ist aber nicht logisch. Zwar ist ein 2-kg-Feuerlöschgerät auch ohne Überschreitung der Mengen nach 1.1.3.6.3 ADR als Ausrüstung auf der Beförderungseinheit vorgeschrieben, jedoch müssen bei Anwendung der Freistellungen nach 1.1.3.6 ADR nicht alle Vorschriften des ADR eingehalten werden. Darunter befindet sich u. a. der Abschnitt 8.3.2 ADR, der regelt, dass Mitglieder der Fahrzeugbesatzung mit der Bedienung der Feuerlöschgeräte vertraut sein müssen. Somit war die Antwort „Nein“ im Grundsatz richtig, aber nicht logisch.