

Kurz & Knapp

GGVSEE

Kaum sind die Richtlinien zur GGVSee veröffentlicht, schon müssen sie aktualisiert werden. Im Verkehrsblatt 14/2014, Seite 574, teilt das Bundesverkehrsministerium die neuen Kontaktdaten der Hafenbehörde Rendsburg mit.

DRUCKGEFÄSSE

Nach Deutschland hat auch England die Multilaterale Vereinbarung M274 unterzeichnet, so dass sie nun angewendet werden kann. Gemäß M274 dürfen Gegenstände, die ein kleines Druckgefäß mit einer Auslöseeinrichtung enthalten, als UN 3164 (Gegenstände unter pneumatischem Druck) befördert werden, wenn die dort aufgeführten Bedingungen erfüllt sind. Die Vereinbarung gilt bis zum 31. Dezember 2014.

ADN/M 011

Als erster Staat hat Frankreich die von der Bundesrepublik Deutschland initiierte Multilaterale Vereinbarung ADN/M 011 gezeichnet. Die Vereinbarung regelt die Verwendung von Flammensperren bei Probeentnahmeöffnungen sowie von Flammendurchschlagsicherungen beim letzten Anstrich und bei Lüftungsöffnungen. Sie gilt bis zum 31. Dezember 2014.

STRASSENTUNNEL

Zehn ADR-Staaten haben Straßentunnel mit eingeschränkter Nutzung für Gefahrguttransporte gemäß ADR festgelegt, zwei weitere gemäß landeseigener Verkehrsvorschriften.

Nun hat Belgien zu seiner Liste einen weiteren Tunnel hinzugefügt: Der Tunnel Kasterlee en Geel auf der Straße N19g in der Region Flandern, Provinz Antwerpen, hat die Tunnelkategorie E erhalten.



**Brandschutz auf Seeschiffen:
Rundschreiben interpretiert
Solos-Bestimmungen.**

Schiffssicherheit

MSC-Rundschreiben in deutscher Sprache

Die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr hat im Verkehrsblatt 14/2014 ein Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der International Maritime Organization IMO in deutscher Sprache bekannt gemacht. Das Rundschreiben 1446 legt einheitliche Interpretationen zum Kapitel II-2 Solas (Safety of Life at Sea), zum Code für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code) und zum Code für

Brandprüfverfahren (FTP-Code) fest.

Betroffen sind davon folgende Bereiche:

- › Gasmessung und Aufspürung von Gasen
- › Kontrollstationen auf Frachtschiffen
- › Ansaug- und Druckleitungen von Notfeuerlöschpumpen, die durch Maschinenräume geführt sind
- › Verwendung eines Kohlendioxid- oder Inertgas-Systems für

selbsterhitzende feste Massengüter

- › Notausstiegsluken zum freien Deck
- › Bedienelemente für die Freigabe von Kohlendioxid und Auslösung des Alarms in dem geschützten Raum
- › Prüfung von senkrecht hängenden Textilien und Folien
- › Anordnung der Feuerlöschleistungs-Absperreinrichtungen auf Tankschiffen

gh

ADR 2015

Astra veröffentlicht Änderungen

Das schweizerische Bundesamt für Straßen Astra macht auf seiner Homepage auf eine Anhörung zur kommenden Revision des Gefahrgutrechts aufmerksam. Darauf weist die IHK Schwaben hin.

Die Schweizer Behörde hat zu diesem Zweck eine 168 Seiten

starke Übersetzung der Änderungen der Anlagen A und B zum ADR sowie ein fünfseitiges Dokument mit Erläuterungen zu den Änderungen im ADR 2015 veröffentlicht.

Ebenfalls verfügbar sind die Änderungen des künftigen Schweizer Gefahrgutrechts SDR. gh

› www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2557/Gefahrgut_Entwurf-ADR

› www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2557/Gefahrgut_Erlaeuterungen-ADR_de.pdf

› www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2557/Gefahrgut_Entwurf-und-Erlaeuterungen-SDR_de.pdf

Radioaktive Stoffe

US-Behörde PHMSA gibt neue Final Rule bekannt

Die US-amerikanische Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration PHMSA und die Nuclear Regulatory Commission haben eine „Final Rule“ mit Änderungen in den Hazardous Materials Regulations (HMR) verkündet, betreffend den Transport radio-

aktiver Stoffe. Darauf verweist die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung BAM auf ihrem Fachportal TES „Technische Sicherheit Gefahrgut-Umschließungen“.

Die Aktualisierung basiert auf den geänderten IAEA Regula-

tions for the Safe Transport of Radioactive Material (TS-R-1) in der Fassung von 2009. Ziel dieser Regelsetzung ist es, die Anforderungen der HMR mit den internationalen Standards für die Beförderung radioaktiver Materialien zu harmonisieren. gh

Frage des Monats

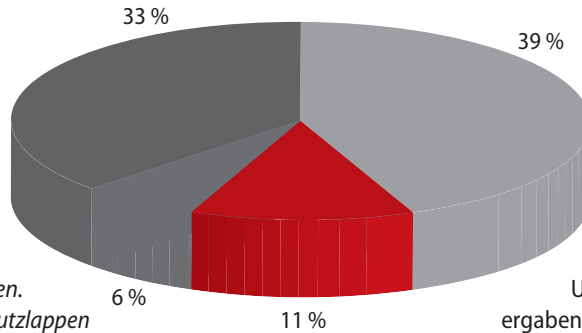
Benutzte Putzlappen

Das hatten wir online gefragt: Der Mineralöl-Tankwagenfahrer hat ein paar Putzlappen dabei, um unterwegs Tropfmengen aufzunehmen. Darf er zwei/drei mit Kraftstoffen verunreinigte Putzlappen im Staukasten bis zum Betriebsort bzw. zur Raffinerie mit zurücknehmen, oder muss er diese in einem Versandstück verpacken, das nach Gefahrgutrecht zugelassen und gekennzeichnet ist?

Geantwortet haben:

- › Ja, aufgrund der Freistellungsregelung nach 1.1.3 ADR (39 %)
- › Nein (11 %)
- › Ja, aber nur in einem zugelassenen, verschließbaren UN-Behälter gemäß den Vorgaben für den Transport für UN-Nummer 3175 (11 %)
- › Ja, aber nur in einer zusammengesetzten Verpackung gemäß den Vorgaben für den Transport in begrenzten Mengen (6 %)
- › Ja, entweder in einer zusammengesetzten Verpackung oder in einem zugelassenen UN-Behälter (33 %)

Eindeutig ist, dass Antwort b) falsch ist. Eine gefahrgutrechtliche Vorschrift gibt es zu diesem Thema allerdings nicht. Die Gefahr/gut-Redaktion hat dazu beim Bundesverkehrsministerium BMVI nachgefragt – und bekam als Antwort: „Eine generelle Aussage hinsichtlich Ihrer Anfrage ist nicht möglich. Der bei Gefahrgutkontrollen anzutreffende Zustand in den Armaturenschränken der Tankfahrzeuge ist sehr unterschiedlich und erfordert teilweise Anordnungen der Kontrollbehörden, um Schadensfälle zu verhindern (freie Mengen von entzündbaren flüssigen Stoffen in offenen Behältern; ungesichertes, funkenziehendes Werkzeug; u.a.). Die Beurteilung



ob und was dazu notwendig ist, liegt im pflichtgemäßen Ermessen dieser Behörden und kann erforderlichenfalls gerichtlich überprüft werden.“

Umfragen bei Länderbehörden ergaben, dass sich in den letzten Jahren folgende Verfahren für die Mitnahme von Putzlappen etabliert haben: unter der Voraussetzung, dass diese unter die UN-Nummer 3175 (feste Stoffe, die entzündbare flüssige Stoffe enthalten) fallen, können sie entweder als Limited Quantity in einer zusammengesetzten Verpackung oder aber in einem zugelassenen UN-Behälter befördert werden. Ein Beförderungspapier ist in keinem der beiden Fälle notwendig. Die Freistellung 1.1.3 wird in Deutschland hierzu nicht angewendet.

Dagegen erläutert das österreichische Verkehrsministerium BMVIT im Jahr 2011 zu Voraussetzungen und Folgepflichten von Freistellungen unter 1.1.3: „Der Vollzugerlass 2007 hält fest: ‚Die jeweiligen Arten der Haupttätigkeit unterliegen keiner konkreten Beschränkung außer jener, dass es sich nicht um die Tätigkeit der Beförderung handeln darf.‘ Das wird gelegentlich missverstanden, (...) Gemeint ist nur, dass als Haupttätigkeit durchgeführte Beförderungen nicht unter diesem Titel freigestellt werden können. So fällt etwa die Mitnahme von Enteisungssprays oder Putzlappen unter diese Freistellung, nicht jedoch von Additiven für die Beimengung zur Hauptladung.“

Sie fragen – Wir antworten

Radioaktive Versandstücke

FRAGE: Welche Angaben sind in einem Beförderungspapier nach ADR für freigestellte radioaktive Versandstücke erforderlich, z.B. für die UN 2910?

ANTWORT: Für diesen Fall gibt es eine Sonderregelung in 5.1.5.4.2 des ADR. Diese besagt, dass die Dokumentationsvorschriften des Kapitels 5.4 nicht gelten. Es genügt in diesem Fall die Angabe „UN 2910“ sowie die Angabe von Absender und Empfänger.

Leserforum

Merkblätter sind hilfreicher

Zum Trockeneisberechnungstool auf www.gefahrgut-online.de

Das Thema Trockeneis sowie Abschnitt 5.5.3 RID/ADR sind ein Thema bei den Gefahrgutgremien, speziell bei der Gemeinsamen Tagung und WP.15. Grund sind zwei Todesfälle im vergangenen Jahr: einer in Deutschland und der andere in Kalifornien. So tragisch beide Fälle sind: sie hätten auch mit anderen ADR-Vorschriften nicht verhindert werden können, da beide Transporte nicht unter die ADR-Vorschriften gefallen wären (mal abgesehen davon, dass das ADR in Kalifornien nicht zur Anwendung gelangt). Dieser Trockeneisrechner ist ja mit Sicherheit gut gemeint,

schlussendlich aber heikel, da die Resultate in vielen Fällen wohl unzutreffend wären. Während man das Totalgewicht des Trockeneises wohl relativ genau kennt, ist z.B. die Fahrtdauer selbst für den Fahrer nur abschätzbar. Und wenn er während der Fahrt von A nach B noch andere Ladestellen anfährt, so fällt die Kalkulation mit Sicherheit auf die Nase. Da scheinen mir die Trockeneismerkblätter, welche zahlreiche verantwortungsvolle Trockeneisversender den Fahrern mitgeben, doch hilfreicher zu sein.

Erwin Sigrist,
scienceindustries, Schweiz



G BOX
Gefahrgutverpackungen

ALEX BREUER GMBH

[[GEFAHRGUT RICHTIG VERPACKT]]



Lagersortiment von
4G + 4GV Gefahrgutverpackungen und Zubehör



Bedarfsgerechte
Anfertigung von Gefahrgutverpackungen



Gefahrenklasse 6.2 /
Verpackungen für
Medizin + Biotech

**FÜR GEFAHRGUT-SICHERHEIT
AUF ALLEN TRANSPORTWEGEN**






ALEX BREUER GMBH DIESELSTR. 15
D-50859 KÖLN INFO@ALEXBREUER.DE

T: +49 (0) 2234 - 40 70 - 0 WWW.GBOX.DE

Luftfrachtsicherheit

Schulungsbedarf für Vertriebsmitarbeiter

Durch die Klarstellung, dass auch Vertriebsmitarbeiter künftig unter bestimmten Umständen zur Luftfrachtsicherheit geschult werden müssen, hat das Luftfahrtbundesamt (LBA) in Braunschweig für helle Aufregung bei Versendern gesorgt. Weil durch die zusätzliche Schulungsanforderung Tausende Vertriebsmitarbeiter des Konzerns geschult werden müssten, kündigte der Sicherheitsbeauftragte eines großen deutschen Industrieunternehmens an, in diesem Falle lieber die Zulassung als Bekannter Versender zurückzugeben. Das käme unterm Strich billiger. „Dass alleine das Wissen um die Versandart die Schulungspflicht bewirkt, ist nicht einzusehen und bringt keine zusätzliche Sicherheit“, schimpfte der Industrievertreter, der namentlich nicht genannt werden möchte.

Bisher galt folgender Grundsatz: Sobald eine Ware im Unternehmen als Luftfracht identifizierbar ist, muss sie vor dem Zugriff Dritter geschützt werden. Alle Personen, die Zugang zu diesen Waren haben, müssen speziell geschult werden. Vorgeschrieben ist eine „kleine Schulung“ im Umfang von drei Unterrichtseinheiten zur allgemeinen Schärfung des Sicherheitsbewusstseins der Mitarbeiter. Vermittelt werden unter anderem Kenntnisse der einschlägigen Rechtsvorschriften. Nun soll die Regelung erheblich erweitert werden. Die Logik des LBA: Auch der Vertriebsmitarbeiter, der die Produktpalette seines Unternehmens kennt, erlangt bei der Bestellung einer Ware Wissen darüber, welche Waren per Luftfracht transportiert werden sollen. Die Regelung gilt laut einer Antwort des LBA auf eine Anfrage des Gefahr/gut-Schwestermagazins VerkehrsRundschau sowohl für Unternehmen, die eine Zulassung zum Bekannten Versender anstreben als auch für bereits zu-



Sobald Warensendungen als Luftfracht identifizierbar sind, müssen sie geschützt werden.

gelassene Bekannte Versender. Bei Letzteren sollen die Prozesse „im Rahmen der fortlaufenden Statusprüfung“ angepasst werden.

„Auflagen ohne Nutzen“

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) zeigt sich wenig begeistert von den neuen Anforderungen aus Braunschweig: „Seit einiger Zeit konfrontiert das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) die Verloader mit immer neuen nationalen Auflagen, die nur sehr kurzfristig kommuniziert werden. Diese Entwicklung sieht der BDI mit Sorge“, heißt es in einem Statement des Verbands. Ben Möbius, Abteilungsleiter Mobilität und Kommunikation beim BDI, zweifelt am Sinn der Maßnahme: „Die Auflagen sind ohne erkennbaren Nutzen für die Luftfrachtsicherheit, treiben aber die Kosten für Bekannte Versender in die Höhe.“

Nach Einschätzung von Annette Wiedemann, Leiterin des Schulungsanbieters Dekra Aviation, trifft die Neuinterpretation der VO (EU) Nr. 185/2010 vor allem

größere Unternehmen mit vielen Vertriebsmitarbeitern. „Viele Versender haben bereits angedroht, ihren Status zurückzugeben“, weiß Wiedemann. Das hätte zur Folge, dass deren Luftfrachtsendungen von einem Reglementierten Beauftragten – in der Regel ein Spediteur – vor Verladen

in ein Flugzeug einer Sicherheitsüberprüfung unterzogen werden müsste. „Dann läge die gesamte Verantwortung für die Luftfrachtsicherheit in der Hand der Spediteure – das widerspricht dem Gedanken der sicheren Lieferkette“, gibt die Luftfrachtpertin zu bedenken. **diwi**

Identifizierbare Luftfracht

Die EU-Verordnung VO (EU) Nr. 185/2010 stellt für Bekannte Versender klar, dass Fracht/Post als Luftfracht/Luftpost identifizierbar ist, wenn sie „anvisierbar“ ist. Ab diesem Zeitpunkt muss die Luftfracht vor dem Zugriff Dritter geschützt werden. Ab wann eine Ware als Luftfracht erkennbar ist, müsse in jedem Unternehmen anhand „objektiver Kriterien“ überprüft werden. In der Klarstellung auf der Website des LBA werden Kriterien genannt, ab wann Luftfracht als solche identifizierbar ist. Demnach kann die Identifizierbarkeit als Luftfracht nicht nur durch eine sichtbare Beschriftung/Kennzeichnung der Ware gegeben sein, sondern auch, wenn:

- › aus vorhandenen Papierdokumenten oder elektronischen Begleitdokumenten geschlossen werden kann, das es sich um Luftfracht handelt
- › Vertriebsmitarbeiter/Mitarbeiter in der Auftragsannahme Kenntnis darüber haben, dass eine bestimmte Ware regelmäßig per Luftfracht transportiert wird („Wissen qua Funktion“)
- › wenn bei einem Versender bekannt ist, dass bestimmte Waren ausnahmslos als Luftfracht versendet werden