



## Lufttransport

# Vier Fehler – und wie man sie vermeidet

Bernd Hilke, Flörsheim am Main

**Noch immer gibt es Diskussionen darüber, wann ein mangelhaftes Versandstück nicht mehr im Flugzeug befördert werden kann. In der Praxis werden immer wieder dieselben Fehler gemacht.**



Bernd Hilke: „Das letzte Wort hat immer noch der Gefahrgut-Checker.“

Obwohl es in den letzten zwei bis drei Jahren Bestrebungen gegeben hat, Mängel oder Beschädigungen an Versandstücken mit Hilfe eines „Leitfadens zur Beurteilung mangelhafter Versandstücke im Lufttransport“ besser beurteilen zu können, blieb der erhoffte Erfolg dieser Unternehmung aus. Und das, obwohl BAM, LBA, VCI und verschiedene Vertreter aus der Gefahrguttransportbranche, wie Verpacker und Berater, an dem Leitfaden mitgearbeitet haben. Woran liegt das?

Und das, obwohl BAM, LBA, VCI und verschiedene Vertreter aus der Gefahrguttransportbranche, wie Verpacker und Berater, an dem Leitfaden mitgearbeitet haben. Woran liegt das?

**Strenge Vorgaben:** Da ist zum einen die Vorgabe mancher Luftverkehrsgesellschaft (LVG) an ihre Gefahrgut-Checker, auf keinen Fall Versandstücke mit auch nur den kleinsten Beschädigungen (gemeint sind hier alle Arten von Mängeln) anzunehmen. Zum ande-

ren sagen auch viele Gefahrgut-Checker: „Ich setze meine Unterschrift unter die Annahmekontroll-Liste und stehe für meinen Check gerade. Also beurteile ich allein, ob dies eine Beschädigung ist, die zur Ablehnung führt.“ Dazu kommt, dass die Verantwortlichen oft nur oberflächlich in die Materie der Gefahrgutverpackungen eingewiesen wurden. Dass der Leitfaden in der Praxis kaum eine Rolle spielt, liegt auch daran, dass Versandstücke, die in Deutschland auf Basis dieser Empfehlungen angenommen werden, anderswo auf der Welt – zum Beispiel beim Transfer von Luftverkehrsgesellschaft zu Luftverkehrsgesellschaft – erneut kontrolliert werden. Dann steht zu befürchten, dass der zweite Checker strengere Maßstäbe ansetzt und die Sendung doch noch stehen bleibt. Natürlich kann man sich an fünf Fingern abzählen, mit welchen Problemen, Kosten und vor allem welchem Zeitaufwand es verbunden ist, diese Sendung wieder flott zu machen.

**Die Ursachen,** warum Luftverkehrsgesellschaften doch relativ viele Versandstücke mit Beschädigungen oder Mängeln angedient werden, sind vielschichtig. Doch einige typische Fehler wiederholen sich immer wieder.

**Ursache Nr. 1 – Keine Ladungssicherung:** Die Versandstücke haben ungehinderten Freilauf auf der Ladefläche und jagen sich gegenseitig. Das Schwächere verliert und wird abgelehnt.

**Ursache Nr. 2 – Zu gute Ladungssicherung:** Die Versandstücke werden so geknebelt, dass ihnen buchstäblich die Luft wegbleibt. Das heißt, sie ziehen

## Kurz und Knapp

Die IATA hat zur aktuellen 48. Ausgabe der *Dangerous Goods Regulations (IATA-DGR – 2007er Fassung)* ein **Addendum** herausgegeben.

Im Wesentlichen werden damit geänderte Abweichungen der Staaten und Luftverkehrsgesellschaften (*State und Operator Variations*) bekannt gemacht, aber auch Korrekturen und Ergänzungen.

Das Addendum liegt in Deutsch, Spanisch, Französisch und Englisch vor und ist sofort in Kraft getreten.

Der deutsche Text umfasst 16 Seiten. Die Änderungen sind auf der IATA-Homepage [www.iata.org/whatwedo/cargo/dangerous\\_goods/download.htm](http://www.iata.org/whatwedo/cargo/dangerous_goods/download.htm) veröffentlicht.

Inhaltliche Änderungen gibt es unter anderem bei Lithiumbatterien mit der neuen *Special Provision A 154* im Abschnitt 5 (Verpackungsvorschriften), bei W-Verpackungen, bei der Gefahrenkennzeichnung in 7.2.2.3.2 und beim Muster der „Verantwortlichen Erklärung“ (Shipper's Declaration). Diese Änderungen wurden auch von ICAO für die Ausgabe 2007/2008 im Rahmen der *Technical Instructions* als Doc 9284 herausgegeben.

Dieses korrespondierende Corrigendum umfasst 15 Seiten und ist bisher lediglich in Englisch verfügbar: [www.icao.int/icao/net/dcs/9284/9284\\_2007\\_2008\\_addcorr\\_en.pdf](http://www.icao.int/icao/net/dcs/9284/9284_2007_2008_addcorr_en.pdf)

Gefahrzettel für Klasse 8



8

www.  
der-  
gefahren-gut-  
beauftragte.  
de

## GZSZ\* – Klasse 8

Das Symbol für die ätzenden Stoffe in Klasse 8 bietet allerlei Spielraum für Variationen. Zulässig ist allerdings nur die Variante, die wir auf Seite 1 abgebildet haben. Unsere Fotos zeigen Negativ-Beispiele: Auf dem oberen Bild fehlt die Nummer der Klasse.

Auf dem unteren Foto ist die Abbildung von Reagenzgläsern und Hand nicht korrekt. Dass die UN-Nummer eingedruckt ist, ist erlaubt, bei über vier Tonnen Bruttomasse im Seeverkehr sogar vorgeschrieben. Auch der Aufdruck „Corrosiv“ ist möglich.



Thema mit Variationen – leider sind beide falsch.

\*GZSZ = Gute Zeichen - schlechte Zeichen, mit freundlicher Unterstützung von Hans-Joachim Dindorf, Giese-GEF, Offenbach und Werner Vermehren, Bremen

die Backen und den Bauch ein. Die Konsequenz erneut: Abgelehnt!

**Ursache Nr. 3 – Unterdimensionierte Verpackungen:** Wenn man aus Kostengründen die zwar von den Verpackungsvorschriften erlaubten und als UN1A1/2 oder UN3A1/2 zugelassenen Weißblech-Trommeln und -Kanister verwendet, muss man damit rechnen, dass diese schon beim etwas intensiveren Hinschauen Knicke und Dellen bekommen. Konsequenz: Abgelehnt! Um diese Weißblechverpackungen so zu sichern, dass sie unbeschädigt den Transport überstehen, werden die zusätzlichen Maßnahmen mindestens genauso teuer, als würde man von vornherein stabilere Verpackungen verwenden.

**Ursache Nr. 4 – Der Mensch:** Ohne jemandem zu nahe treten zu wollen – der „Faktor Mensch“ ist beim Abfertigen von Frachtsendungen ein Unsicherheitsfaktor. Denn greift jemand beim Anpacken des Versandstückes nicht richtig oder nicht fest genug zu: Klatsch! Delle, Riss, eingedrückt, aufgeplatzt! Abgelehnt! Unachtsamkeit beim Bedienen von technischen Geräten wie Hubwagen, Gabelstapler oder Transportwagen. Nicht richtig geschaut. Uups! Loch in der Kiste! Delle im Fass! Abgelehnt!

Die Möglichkeiten, die dem Menschen zur Verfügung stehen, um Beschädigungen jedweder Art zu erzeugen, sind zahlreich.

Bernd Hilke ist Inhaber der im Rhein-Main-Gebiet ansässigen „ars Gefahrgutberatung Bernd Hilke“. Er ist Gefahrgutbeauftragter, Spezialität: Lithium-Batterien, sowie Trainer für Gefahrgutbeförderung auf Straße, See und Luft sowie für Gefahrgutbeauftragte. Er ist als Autor und Referent aktiv und hat am „Leitfaden zur Beurteilung mangelhafter Versandstücke im Luftverkehr“ mitgearbeitet. Den Kontakt zu Gefahrgutverpackern an Flughäfen vermittelt unser Autor bei Bedarf per eMail (b.hilke@ars-dgr.de).



Pfetter in der Not: Alles neu macht ein Gefahrgutverpacker an einem deutschen Flughafen.

**Die Konsequenzen:** Solange Verpacken, Beladen, Transport, Umschlag und Zustandsbeurteilung von Menschen erledigt werden, wird dieses Thema immer interessant bleiben. Die Idee des eingangs erwähnten Leitfadens ist sehr gut, vorausgesetzt, er wird auf internationaler Ebene angewendet.

Bis dahin gilt: Sollte das Kind bei der Anlieferung oder beim Check in den Brunnen fallen, wird die Sendung also wegen einer Beschädigung abgelehnt, muss sie schnellstens in Ordnung gebracht werden. Dann kann sich der Transporteur, die Spedition oder der Versender glücklich schätzen, der einen kompetenten, qualifizierten und schnell reagierenden Gefahrgutverpacker am Flughafen kennt und beauftragen kann.

## Gefahrgut Informations-System

### Gefahrgut · Gefahrstoff · Abfall

**GGA  
TEAM**

**Schulung für Gefahrgutbeauftragte (Grundkurs)**

17.–25. September  
26.–30. November

**REACH-Praxisinformation**

15. Oktober

**EGSIDA/SCHKEK**

16. Oktober

**EDAS<sup>+</sup>-Info-Treff**

06. September

**Klassifizierung von Abfällen und Gefahrstoffen nach Gefahrstoffrecht**

08. Oktober

**Einstufung und Kennzeichnung nach Gefahrstoffrecht**

16. Oktober

**Schulung gemäß ICAO/IATA, Kat. 1/2**

03.–04. September (Wiederholer)  
11.–12. September (Wiederholer)  
17.–19. September (Grundkurs)  
08.–09. Oktober (Wiederholer)  
15.–17. Oktober (Grundkurs)  
05.–06. November (Wiederholer)  
12.–14. November (Grundkurs)

**EG-Sicherheitsdatenblatt und Betriebsanweisungen**

17. Oktober

**Schulung Entsorgungsfachbetriebe- und Transportgenehmigungsverordnung**

22.–23. Oktober (Fortbildung)

**Schulung gemäß ICAO/IATA, Kat. 6**

19.–21. November (Wiederholer)  
26.–30. November (Grundkurs)

**Das Plus im Programm!**

**24-Stunden-Notfall-Telefonnummer**

GGA-Team: 22767 Hamburg-Altona, Neue Große Bergstraße 20  
Tel. 040/30 68 17 10 · Fax 040/3 80 66 82 · [seminare@gga-team.de](mailto:seminare@gga-team.de) · [www.gga-team.de](http://www.gga-team.de)