

KLARTEXT-TRIO

Nicht vermittelbar

Es ist Konsens zwischen den an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten, dass die

- ◆ Beförderung solcher Güter durch Vorschriften geregelt,

zwei Ersatzbatterien je Gerät, in der Summe also 12 Batterien, versendet werden.

- ◆ Ein maximaler Ladezustand der Batterien (SoC) ist im vorliegenden Fall nicht vorgeschrieben, und in der Summe bis 5 kg Batterien je Versandstück dürfen mit Passagierflugzeugen geflogen werden.

Würden diese 12 Batterien getrennt von den Geräten versendet (also unter UN 3480),

- ◆ dürften sie nur mit einem SoC von maximal 30 % ihrer Auslegungskapazität zur Beförderung übergeben werden
- ◆ dürften sie nur mit Frachtflugzeugen geflogen werden
- ◆ würden sie von vielen Airlines gar nicht erst angenommen.

Die Feststellung des zulässigen Ladezustands ist aufwändig, und nicht alle Destinationen werden mit Frachtflugzeugen angefliegen. Also kommen kreative Versender auf die Idee, mit ein paar Drähten ein abenteuerliches Gerät (definitiv „eine Vorrichtung, welche durch die Lithiumbatterie beim Betrieb mit elektrischem Strom versorgt wird“) zu konstruieren, um die Privilegierungen für UN 3481 legal in Anspruch nehmen zu können. Hier wird also durch eine restriktive Vorschrift eine Umgehung geradezu provoziert, die die Vorschrift konterkariert: Wenn man nämlich im Luftverkehr den

Versand von Lithiumbatterien für so gefährlich hält, kann das nicht nur für singuläre Batterien gelten, sondern muss konsequenterweise auch auf solche Batterien angewendet werden, die sich in Geräten befinden und diesen Geräten beigegeben werden. Die Privilegierung von Batterien in oder mit Ausrüstungen lässt sich unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit nicht rechtfertigen. Vergleichbare Risiken sollten vergleichbar geregelt werden.

Noch ein Hochkaräter der Gesetzgebungskunst: Eine verbrennungsmotorisch betriebene Maschine hat einen Fassungsraum für den Brennstoff von z.B.

- ◆ 460 Liter und enthält 70 Liter Diesel: Die Maschine muss gemäß ADR gefahrbezetztelt werden.
- ◆ 450 Liter und enthält 430 Liter Diesel: Die Maschine muss gemäß ADR *nicht* gefahrbezetztelt werden.

Wer bei einer Unterweisung als Trainer solchen Unsinn auch noch erklären soll, macht sich beim Publikum lächerlich: Sache und Person werden miteinander identifiziert. Das ADR 2017 hat gerade die Tunnelbeschränkungs-codes für UN 3077 und UN 3082 eliminiert, da schlägt die Schweiz für das ADR 2019 für UN 3530 (enthält UN 3082!) die Einführung des Tunnelbeschränkungs-codes E vor. Das kann man alles nicht mehr ernst nehmen! Unsinnige Regelungen sind schädlich für den abweichungsfesten, nicht diskutablen Kern an Vorschriften.

Das Klartext-Trio

meldet sich in jeder **gela** zu Wort: Ungereimtes aufs Korn genommen, Tipps von Praktikern für den Praktiker ... die drei Autoren sind selbst Gefahrgutbeauftragte bei führenden Logistikdienstleistern. Diese Rubrik gibt es auch online im Download-Bereich von www.gela.de



In dieser Ausgabe:
Prof. Dr. Norbert Müller

- ◆ Nichtbefolgung dieser Vorschriften geahndet werden muss. Keine Frage. Allerdings geben diese Vorschriften den Beteiligten leider oft Gelegenheit, nach

dem tieferen Sinn zu fragen. Ein Beispiel: Es sollen Geräte, die mit Lithiumionenbatterien (je 400 Wh) betrieben werden (UN 3481) im Luftverkehr befördert werden. Die ICAO-TI (hier: Verpackungsanweisungen 966 und 967 und Sondervorschrift A181) gestatten Folgendes:

- ◆ Die Geräte selbst dürfen die zu ihrem Betrieb erforderlichen Batterien enthalten;
- ◆ zusätzlich dürfen zwei Ersatzbatterien je Gerät mit verpackt werden, ohne dass das etwas an der Einstufung „UN 3481“ ändert.

Es sollen vier Geräte mit je einer eingebauten Batterie plus



Emilia Poljakov



Peter T. Schmidt

62. Jahrgang Seit 1956 Still working strong

ecomед-Storck GmbH
Ein Unternehmen der Süddeutscher Verlag GmbH
Justus-von-Liebig-Str. 1, 86899 Landsberg
Geschäftsführer: Udo Graf, Dr. Karl Ulrich
Handelsregister: Amtsgericht Augsburg HRB 29023

Storck Verlag Hamburg
Striepenweg 31, 21147 Hamburg
Telefon: 040/797 13-140
Telefax: 040/797 13-101
Internet: www.ecomed-storck.de
www.gela.de



ISSN 0016-5808

Redaktion:
Uwe Heins, Chefredakteur, verantw. (uh) -130
eMail: u.heins@ecomед-storck.de
Stefan Klein (skl) -131
eMail: s.klein@ecomед-storck.de
Dr. Michael Heß (mih) -132
eMail: m.hess@ecomед-storck.de

Mediaberatung:
Frank Wind -121
eMail: fwind@ecomед-storck.de

Abonnement-Service:
Jutta Müller Tel: 089/21 83-7110
eMail: aboservice@hjr-verlag.de Fax: 089/21 83-7620
Hultschiner Straße 8, 81677 München

Bestellungen:
beim Abo-Service, über www.ecomed-storck.de oder den Buchhandel. Das Abonnement verlängert sich zu den geltenden Bedingungen um ein Jahr, wenn es nicht mit einer Frist von 8 Wochen zum Ende des Bezugszeitraums gekündigt wird.

Schweiz:
MMV SA Gefahrgutverlag Markus M. Vonlaufen
Casella Postale 363
6925 Gentilino
Telefon: 091/9 80 09 09
Telefax: 091/9 80 09 64
eMail: mmvtox@mmvtox.ch
Internet: www.mmvtox.ch

Jahresabonnement: EUR 163,99
inkl. MwSt., zzgl. 16 Euro Versandkosten
Mengenpreisstufen auf Anfrage

Einzelpreis: EUR 15,99
inkl. MwSt., zzgl. Versandkosten
Erscheinungsweise: monatlich

Titelfoto: Stefan Klein

Druck:
AZ Druck- und Datentechnik GmbH
Heisinger Str. 16, 87437 Kempten
eMail: kempten@az-druck.de

Nachdruck, auch auszugsweise, nur nach Vereinbarung mit dem Verlag. Alle Einzelheiten wurden nach bestem Wissen zusammengestellt. Eine Gewähr kann jedoch nicht übernommen werden. Die mit dem Namen des Verfassers gekennzeichneten Beiträge geben die Meinung des Autors, aber nicht unbedingt die Ansicht der Redaktion wieder. Titel und Vorspanne stammen in der Regel von der Redaktion.

Erfüllungsort und Gerichtsstand: Augsburg

gefährliche Ladung Auflage kontrolliert