

Auf der Startbahn I.

Die Vorschriften für den Gefahrguttransport per Flugzeug ändern sich alljährlich. GeLa zeigt, welche neuen Regelungen in der 46. AUSGABE DER IATA-DGR zu beachten sind.

Von Michael Miska, Castrop-Rauxel*

Fasten seat belt: Manche schnallen eher ab als an, denn jetzt gibt es sogar eine verordnete Beratungspflicht. Sollten irgendwelche Zweifel bestehen, ob ein nicht in der Gefahrgutliste genanntes Transportgut ein gefährliches Gut sein könnte oder unter welchen Voraussetzungen dieses zu befördern ist, so müssen der Versender und/oder die Fluggesellschaft einen geeigneten spezialisierten Agenten konsultieren. Das verlangt jedenfalls Unterabschn. 4.0.2.4 IATA-DGR 2005. Wie geduldig vermag Papier zu sein ...

Schulung, Personalkategorien

Die IATA-Schulbank ist ein gutes Stück länger geworden. Seit dem 1. Januar dieses Jahres hat die IATA die Zahl der Personalkategorien (PK) von neun auf zwölf erhöht. Außerdem haben sich teilweise die Zuordnungen der PK zu den Funktionen geändert. Die bisherige PK 3 (Annahmekontrollpersonal mit Vollschulung) ist nun die PK 6. Unverändert bleiben die PK 1 für Versender und die PK 2 für Verpacker. Dagegen müssen sich Spediteure umstellen. Für sie gelten jetzt drei verschiedene PK (3, 4 und 5) statt der früheren PK 6.

Das führt zu gravierenden Änderungen. Ab sofort darf es an Flughäfen kein Speditionspersonal mehr geben, das nicht bezüglich der IATA-DGR entsprechend ausgebildet ist. Dabei gilt ein abgestuftes Ausbildungskonzept: Speditionspersonal, das an der Versendung von gefährlichen Gütern beteiligt ist, benötigt eine Ausbildung (neue PK 3), die mit jener für Versender identisch ist. Der Ausbildungsumfang nach den IATA-DGR vermindert sich erheblich, wenn Spediti-

onspersonal damit betraut ist, lediglich Nicht-Gefahrgüter zu versenden (neue PK 4). Dieses Personal wird seit 1. Januar 2005 erstmals überhaupt von expliziten Ausbildungsanforderungen nach den IATA-DGR erfasst. Gleches gilt für Speditionspersonal, das Luftfrachtsendungen lagert, verlädt und umschlägt (neue PK 5) – und zwar unabhängig davon, ob es sich dabei um Gefahrgut handelt.

Alle zwölf Personalkategorien lassen sich den Rubriken: Versender/Verpacker, Spediteure, Luftverkehrsgesellschaften/Frachtabfertigungsgesagten sowie Personal für die Sicherung (Security) zuordnen. Es ist empfehlenswert, die geänderte Tab. 1.5.A zu studieren und die einzelnen Änderungen vor al-



Die Zahl der Personalkategorien bei Schulungen nach IATA-DGR ist gestiegen. So muss ab sofort jeder, der für eine Spedition an einem Flughafen tätig ist, wenigstens Gefahrgut-Grundkenntnisse besitzen.

lem bei künftigen Trainingsmaßnahmen – beziehungsweise Anmeldungen dazu – frühzeitig zu berücksichtigen.

Sicherung

Zur Sicherheit im Gefahrguttransport gesellt sich nun auch in den IATA-DGR die Sicherung von Gefahrgutbeförderungen. Wie der neu eingefügte Unterabschn. 1.6 „Gefahrgut-Sicherheit“ (Dangerous Goods Security) fordert, sollten analog zu den UN-Empfehlungen entsprechende Maßnahmen freiwillig umge-

setzt werden. Zudem sollen Ausbilder das Thema im Rahmen der Trainings nach Tab. 1.5.A behandeln. Daneben gelten selbstverständlich die luftfahrtsspezifischen Vorschriften und Regeln für die Sicherheit und die Sicherung. Daher sei besonders auf das *IATA Security Manual* verwiesen. Die Liste der Gefahrgüter mit hohem Gefahrenpotenzial ist an die IATA-Vorschriften angeglichen: Im Lufttransport ohnehin verbotene Güter finden sich in der Liste deshalb nicht.

Versenderverantwortung

Bekanntlich haben die Vorschriftenarchitekten die viel und kontrovers diskutierten und überwiegend ungeliebten *Air Eligibility*-Markierung kurz vor dem offiziellen Starttermin noch gekippt. Doch es gibt natürlich Ersatz, der in Form einer längeren, neu aufgenommenen Textpassage in Abschn. 1.3 „Verantwortung des Versenders“ daherkommt.



Danach hat der Versender – nicht der Verpacker – nun explizit sicherzustellen, dass alle aufgegebenen Gefahrgutsendungen den besonderen Anforderungen des Lufttransports vollumfänglich genügen. Vor allem ist er dafür verantwortlich, dass die verwendeten Verpackungstypen – inklusive Außen-, Innen-, Zwischenverpackungen, Absorptionsmaterialien, Verschlussverfahren sowie chemische Verträglichkeiten und die Drucktüchtigkeiten – alle im Luftverkehr relevanten Vorschriften erfüllen. Lediglich eine ausdrücklich aufgeführte Verantwortlichkeit für Polstermaterial findet sich im neuen Abschn. 1.3.2 (e) nicht, übrigens auch nicht im neuen Unterabschn. 5.0.1.10 „Zusätzliche Anforderungen für den Lufttransport“. Diese Verantwortlichkeit lässt sich aber ohne Weiteres aus Unterabschn. 5.0.2.12.1 „Polstermaterial“ ableiten.

Darüber hinaus hat sich die Versendererklärung (Shipper's Declaration) geändert. Die neuen Formulare tragen im Unterschriftenfeld des Versenders den Hinweis „I declare that all of the applicable air transport requirements have been met.“ Es ist vorerst möglich, noch vorhandene alte Formulare bis 31. Dezember 2006 weiterzuverwenden. Dies gilt nur, sofern diese Erklärung zusätzlich in das Formularfeld *Additional Handling Information* aufgenommen

* www.alpha-gefahrgut-consulting.de

wird. Sollte das zu versendende Gefahrgut eine Nebengefahr aufweisen, ist außerdem die zutreffende Nebengefahr als Ziffer in Klammern anzugeben (Unterabschn. 8.1.6.12 und 8.1.7).

Die bevorzugte und ab 1. Januar 2007 allein zulässige Reihenfolge der Gefahrgutdaten lautet: UN-Nummer, richtige Versandbezeichnung (Proper Shipping Name), Gefahrenklasse und gegebenenfalls Gefahrenklasse(n) der Nebengefahr(en) in Klammern sowie eventuell Verpackungsgruppe. Ein Beispiel:
UN 1469, Lead nitrate, 5.1 (6.1), II.

Unterschrift auf der Versendererklärung

Zusätzliche Optionen für die Betriebspraxis kann die neue Regelung bezüglich der auf der Versendererklärung zu leistenden Unterschrift bieten. Hieß es bis zum 31. Dezember 2004 auf jeder Versendererklärung noch „*This declaration must not, in any circumstances, be completed and/or signed by a consolidator, a forwarder or an IATA cargo agent*“, so ist dieser Satz seit Anfang 2005 dort nicht mehr aufgeführt.

Nach neuem und präzisiertem Wortlaut der IATA-DGR darf sich jeder Versender durch Partner seiner Wahl vertreten lassen: Spediteure, (IATA-)Agenten und andere Dritte dürfen die Versenderverantwortung übernehmen und die Versendererklärung verantwortlich unterzeichnen, vorausgesetzt, der Unterzeichner ist gemäß Ausbildungslehrplan in Tab. 1.5.A erfolgreich trainiert. Das gilt auch für Sendungen in freigestellten Mengen (Excepted Quantities) nach Abschn. 2.7, bei denen zwar keine Versendererklärung, aber doch eine Unterschrift auf dem *Excepted Quantities*-Label erforderlich ist. Die entsprechenden Regelungen finden sich in Unterabschn. 8.1.4.1 „Unterschrift“ und 2.7.6.2.

IATA-DGR 2005: Abweichungen der Staaten

 **Kanada: CAG-05:** Keine infektiösen Stoffe (RIS) per Luftpost. **CAG-11:** UN 2814 nur mit Vorabgenehmigung von *Health Canada*.

 **China: CNG-01:** Fluggesellschaften benötigen für Gefahrgutbeförderungen vorher eine Genehmigung der nationalen Behörden.

 **Frankreich: FRG-02:** Zuständige Behörde für Gefahrgut außer Klasse 7 ist die Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) in Paris. **FRG-07:** Zusätzliche Restriktionen für UN 3356. **FRG-08:** Kein Gefahrgut per Luftpost. **FRG-09:** Notfallprozeduren und Notfall-Telefonnummer erforderlich für alle Gefahrgüter, außer magnetische Stoffe und Gefahrgut, für das keine Versendererklärung verlangt wird. **FRG-10:** Schriftlicher Unfallbericht der Airline binnen 72 Stunden gefordert.

 **Großbritannien: GBC-02:** überarbeitet. Vorherige behördliche Genehmigung für Carrier erforderlich.

 **Indien: ING-01:** überarbeitet. Vorherige behördliche Genehmigung für Carrier erforderlich. Adressänderung.

 **Malaysia: MYG-01:** überarbeitet. Zuvor behördliche Genehmigung für Carrier erforderlich. Adressänderung.

 **Saudi-Arabien: SAG-01:** Keine Beförderung alkoholischer Getränke zwecks Auslieferung im Land.

 **Ukraine: UKG-01:** Radioaktive Stoffe nach, von und durch die Ukraine, überarbeitet.

 **USA: USG-02:** Neue Anmerkung 2 bezüglich der Erlaubnis für Cargo Aircraft Only (CAO) und Passengers (PAX) – restriktiverer 49 CFR geht vor IATA-DGR. **USG-03:** Restriktionen für Atemschutz-Ausrüstungen (Personal Breathing Equipment – PBE) neu aufgenommen. **USG-05:** Präzisere Anforderungen an EX-Nummern und Dokumente. Patronen für Handfeuerwaffen fliegen ohne EX-Nummer. **USG-07:** Genehmigungen des Bureau of Explosives (B of E) bleiben gültig bis 1. Januar 2010. **USG-10:** Radioaktive Stoffe: überarbeitet. **USG-13:** Kurz umrisen: Das Komplettwerk des US-amerikanischen 49 CFR ist zu beachten. **USG-17:** Anforderungen an die Sicherung in Unterabschn. 1.6 sind zu erfüllen.

 **Südafrika: ZAG-01:** überarbeitet. Vorherige behördliche Genehmigung für Carrier erforderlich. Adressänderung. **ZAG-03:** entfallen (enthielt zusätzliche Restriktionen für UN 3356).

Die Regelung, wonach ein Versender infektiöser Stoffe der Klasse 6.2 eine vorherige Vereinbarung mit dem Empfänger oder der Fluggesellschaft treffen musste, ist ersatzlos entfallen, ebenso der früher geforderte entsprechende Eintrag in der Versendererklärung.

Kontrollen

Sollten Behörden, wie Zoll, Polizei oder Drogenfahndung, bei Inspektionen oder Kontrollen Packstücke öffnen und gegebenenfalls deren Inhalt überprüfen, so sind diese Packstücke vor dem Versand an den Empfänger durch entsprechend qualifiziertes Personal wieder zu

verschließen und in den ursprünglichen Zustand zurückzuversetzen.

Zwar hat die IATA an dieser Stelle den Finger in eine offene Wunde gelegt. Aber über die Art der Qualifizierung des Personals sagt der neue Unterabschn. 1.2.7 leider nichts aus. In der vollständig neu gefassten Tab. 1.5.A (Ausbildungslehrplan) findet sich jedenfalls kein entsprechendes Behördenpersonal. Insofern ist davon auszugehen, dass das Verschließen durch entsprechend qualifizierte Dienstleister vorzunehmen ist oder die Behördenvertreter mindestens eine Schulung nach PK 2 (Verpacker) benötigen.

GEFAHRGUTRECHT

Passagiergepäck

Im Passagiergepäck sind als Sportmunition nur noch UN 0012 und 0014 der Unterklasse 1.4S zulässig. Erlaubt sind weiterhin fünf Kilogramm (elf Pounds) pro Passagier. Die Ventile von Aerosoldosen sind durch Schutzkappen oder andere geeignete Mittel vor unbeabsichtigter Betätigung zu schützen. Die Vorschriften in Tab. 2.3.A „Gefährliche Güter im Gepäck“ sind nun auf einer Doppelseite aufgeführt und damit übersichtlicher.

Infektiöse Stoffe der Klasse 6.2

Beim Transport infektiöser Stoffe der Unterklasse 6.2 per Flugzeug gelten seit 1. Januar 2005 die rechtzeitig zuvor angekündigten, komplett revidierten Vorschriften. Sie waren als Entwurf bereits in Anh. I IATA-DGR 2004 zu finden. Das Wichtigste in Kurzform:

Bei der Klassifizierung haben die neuen Kategorien A und B die bisher üblichen WHO-Risikogruppen 1 bis 4 abgelöst. Die in den IATA-DGR abgedruckte Liste über die zugeordneten Kategorie A-Stoffe, die zwingend als UN 2814 *Infectious substance, affecting humans* oder UN 2900 *Infectious substance, affecting animals* zu klassifizieren sind, ist rein indikativ. Basiert eine Einstufung in Kategorie A lediglich auf einer Vermutung der Infektiösität, so müssen die versendeten Packstücke den in Klammern gesetzten Zusatz „*Suspected Category A Infectious Substance*“ hinter der richtigen Versandbezeichnung tragen. Die Verpackungsvorschrift 602 enthält weitere Anforderungen.

Alle Stoffe, die nicht der Kategorie A zuzuordnen sind, gehören zur Kategorie B (UN 3373 *Diagnostic specimens* oder *Clinical specimens*). Das betrifft auch biologische Produkte. Die Definition für diagnostische Proben befindet sich nur noch im Spezialwörterbuch in Anh. A. Demgegenüber ist die Definition für die erstmals erwähnten

Kulturen (Labor-Stämme) in Unterabschn. 3.6.2.1.3 genannt. Medizinische oder klinische Abfallstoffe, die nicht Ka-

tegorie A-Stoffe sind, müssen gegebenenfalls UN 3291 zugeordnet werden. Für UN 3291 existieren vier verschiedene richtige Versandbezeichnungen, von denen die zutreffende zu wählen ist.

Nach alter Lesart in den IATA-DGR 2004 war laut Verpackungsvorschrift 602 für UN 2814 und 2900 eine Verpackung mit adäquater Festigkeit ausreichend. Nun fordert die neue, restriktiver gefasste Verpackungsvorschrift 602 eine feste Außenverpackung (*rigid outer packaging of adequate strength*).

genommenen Unterabschn. 5.0.2.15 „Kunststofftrommeln und -kanister“. Die dort beschriebene Regelung zur maximal erlaubten zeitlichen Verwendung von Kunststoffverpackungen findet sich bereits an anderer Stelle. Eine Vorschrift wird durch Wiederholungen nicht besser.

Freuen dürfen sich Verpacker über den jetzt präzisierten Unterabschn. 5.0.2.11 (c) zur Zusammenpackung von Substanzen der Unterklasse 6.2 und Mitteln zur Polsterung beziehungsweise Kühlung oder Tiefkühlung.

Unterabschn. 5.2.0.10 zielt auf nachfüllbare Druckbehälter ab – ausgenommen solche für tiefgekühlte, verflüssigte Gase (*cryogenic receptacles*). Das ist jetzt klargestellt. Abgesehen davon ist Unterabschn. 5.2.0 textlich ebenso überarbeitet worden wie die Verpackungsvorschrift 900, die unter anderem für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor gilt.

Bisweilen nimmt auch der Umfang von Sonderbestimmungen immer weiter zu. Mittlerweile sind dort sogar Inhalte zu finden, die nur in Verpackungsvorschriften zu vermuten wären: So muss die Sonderbestimmung A41 nun die Inhalte der gestrichenen Verpackungsvorschrift 951 für Eingabegeräte (*Permeation devices*) aufnehmen. Dafür haben Feuerlöscher (UN 1044) ihre eigene kleine Verpackungsvorschrift bekommen: 213, zuvor war es die Verpackungsvorschrift 200.

Mancher Fluggesellschaft waren handschriftlich aufgebrachte UN-Spezifikationsmarkierungen schon immer suspekt. Deshalb gab es mehrere Luftverkehrsgesellschaften, die in Abweichungen (Unterabschn. 2.9.4) angemeldet hatten, derartig markierte Packstücke nicht anzunehmen. Wie eine neue Anmerkung zu Unterabschn. 6.0.4.1 jetzt verdeutlicht, sind handschriftlich angebrachte UN-Spezifikationsmarkierungen nicht erlaubt. Diese Markierungen müssen direkt auf dem Packstück aufgedruckt oder eingeschlagen sein. Folglich konnten einige Carrier-Abweichungen entfallen, wie LH-05.



(Fotos: Fraport)

Frachtumschlag am Frankfurter Flughafen

Weicher gibt man sich dagegen in der überarbeiteten Verpackungsvorschrift 650 für diagnostische und klinische Proben. Dort steigen die maximal erlaubten Mengen pro Innenverpackung auf einen Liter bei Flüssigkeiten und vier Kilogramm bei festen Substanzen.

Verpacker

Verpacker freuen sich vielleicht darüber, dass jetzt ausnahmslos jede Verpackungsvorschrift wortreich darüber informiert, für welche UN-Nummern, Beförderungsart (Passagierflugzeug oder nur Frachtflugzeug) sie anzuwenden ist und ob sie eventuell ausschließlich für Gefahrgut in begrenzten Mengen gilt. Vielleicht ärgern sie sich aber auch über den zusätzlichen und überflüssigen Textumfang. Das gilt ebenso für den neu auf-

UN 3373

Verpackungen, die aus wiederaufbereiteten Kunststoffen hergestellt wurden, müssen laut Unterabschn. 6.0.4.5 mit der Buchstabenfolge „REC“ markiert sein. Die Markierung ist nahe der Markierung nach Abb. 6.0.A aufzubringen.

Markierungen

Die für diagnostische und klinische Proben geforderten Markierungen beinhalten unter anderem ein auf die Spitze gestelltes Quadrat mit der Inschrift

UN 3373 (siehe Verpackungsvorschrift 650). Dieses Bildzeichen

hat zwar Ähnlichkeit mit den IATA- und ICAO-Gefahrenkennzeichen, ist aber definitiv keines, sondern zählt zu den Markierungen. Darum ist diese neu eingeführte Markierung auch nicht auf der ausfaltbaren Doppelseite für die IATA- und ICAO-Label abgebildet, sondern ausschließlich in der Verpackungsvorschrift 650.

Seit dem 1. Januar 2005 sind auch Umverpackungen mit gefährlichen Gütern in freigestellten Mengen nach Unterabschn. 2.7 zu markieren. Der neue Wortlaut für Markierungen auf Umverpackungen lautet: „OVERPACK“ anstatt der bisher gebräuchlichen Markierung „Inner Packages comply with prescribed Specifications“. Unverändert ist die Markierung immer dann aufzubringen, wenn wegen der Bildung einer Umverpackung nicht alle vorgeschriebenen

Markierungen der einzelnen Packstücke sichtbar sind.

In den neuen IATA-DGR findet sich kein Hinweis auf die früher vorgesehene *Air Eligibility*-Markierung mehr, auch nicht auf deren eventuell freiwillige Anbringung. Ein Packstück mit einer solchen Markierung nach IATA-DGR 2004 sollte jedoch kein Ablehnungsgrund beim Annahmecheck sein.

Gefahrenkennzeichen

Der Unterabschn. 7.2.2.3.2 über Gefahrenkennzeichen ist überarbeitet worden. Die Kennzeichen müssen in einem Winkel von 45 Grad (diamantförmig) aufgesetzt sein. Bislang nicht bekannt ist, ob sich die ersten trigonometrisch trainierten Annahmekontrolleure bereits mit Winkelmessern gewappnet haben, ab welcher Gradzahl abzulehnen ist und ob auf den 360°- oder den 400°-Kreis (Gon/Neugrad) abgestellt wird.

Es ist laut Unterabschn. 7.2.2.3.2 (d) erlaubt, Gefahrenzeichen auf Druckzyllindern für Gefahrgüter der Klasse 2 überlappend anzubringen. Zudem dürfen sie kleinere Dimensionen als 100 mal 100 Millimeter aufweisen, sofern die Norm ISO 7225:1994 beachtet wird.

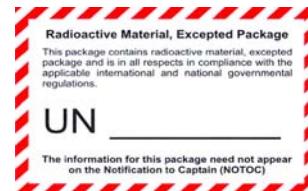
Das in der 45. DGR-Ausgabe bereits vorgestellte Abfertigungskennzeichen *Keep away from heat* (Abb. 7.4.F und

IATA-DGR 2005

Eine Bezugsmöglichkeit für die 46. Ausgabe der *Dangerous Goods Regulations* der International Air Transport Association (IATA-DGR), die in Deutsch und Englisch vorliegen, ist auf **Seite 35** genannt.



Unterabschn. 7.2.4.5) ist jetzt zwingend auf Packstücken anzubringen, die selbstzersetzliche Substanzen oder organische Peroxide enthalten. In Unterabschn.



7.2.4.6 wird ein neues Abfertigungskennzeichen für Packstücke vorgestellt, die radioaktives Material in freigestellten Mengen enthalten, und ab sofort zur Verwendung empfohlen. Ab 1. Januar 2007 soll es verbindlich vorgeschrieben sein.

Luftfrachtbrief

Im Luftfrachtbrief (Air Waybill) ist laut Unterabschn. 8.2.6 gegebenenfalls anzugeben, aufgrund welcher Sonderbestimmung ein Frachtgut nicht als gefährliches Gut zu klassifizieren ist: „*Not restricted, as per Special Provision A...*“.

– wird fortgesetzt –