



Fotomontage: Alpha Gefahrgut Consulting, Michael Miska

Flughafen, zu schulen, zu prüfen und gültig zu zertifizieren.]

Für die Beförderung gefährlicher Güter in begrenzten Mengen gilt ab 1. Januar 2020 übrigens die gleiche Regelung. Das ergibt sich aus 2.7.7 in Verbindung mit dem geänderten Unterabschn. 7.1.3.1. Dort wird nun gefordert, dass insbesondere die Markierung nach Abb. 7.1.A (für begrenzte Mengen gefährlicher Güter im Luftverkehr) auf einer Seite des Versandstücks aufzubringen ist (englischer Originalwortlaut wie oben).

Sorgfältiges Arbeiten erforderlich

Ergänzend ist dort nun erläutert, dass eine Markierung bzw. ein Label nicht gefaltet oder in einer solchen Art und Weise auf einem Versandstück aufgebracht sein darf, dass es auf verschiedenen Seiten eines Versandstücks erscheint. Und Achtung: Versandstücke und Umverpackungen mit begrenzten Mengen gefährlicher Güter unterliegen nach IATA-DGR der Pflicht, eine formale Annahmekontrolle vorzunehmen und eine Annahme-Kontrollliste zu verwenden, d.h., solche offensichtlichen Mängel werden künftig in jedem Fall zur Nichtverladung führen müssen.

7.1.3.1 fordert die Einhaltung obiger Bestimmungen gleichlautend auch für folgende Beförderungsfälle bzw. Versandstücke ein: umweltgefährdende Substanzen (Markierung nach Abb. 7.1.B) und freigestellte Lithiumbatterien (Markierung nach Abb. 7.1.C). Der nahezu gleichlautend geänderte Unterabschn. 7.2.4.5 setzt die gleiche Vorschriftenlage auch für alle Versandstücke/Umverpackungen mit dem „keep away from heat“-Abfertigungskennzeichen nach Abb. 7.4.F (in der Regel Substanzen der Unterklassen 4.1 und 5.2) in Kraft.

[Versender sollten ihre Verpackungs- und Labelling-Prozesse rechtzeitig daraufhin überprüfen, ob hier ggf. kurzfristig Handlungsbedarf besteht, z. B. aktuelle Informationen/Unterweisungen für Luftfracht-Verpacker.]

Gefahrgut im Jetstream

IATA-DGR – Der Dachverband der Luftverkehrsgesellschaften macht Tempo und zieht einige Änderungen, die in den behördlichen ICAO-TI erst zum 1. Januar 2021 Gültigkeit erfahren werden, um ein volles Kalenderjahr vor.

VON MICHAEL MISKA



Michael Miska ist Luftfrachtspezialist und Inhaber von Alpha Gefahrgut Consulting in Selm.

Die neuen IATA-DGR 2020 sind zwischenzeitlich verkündet und liegen als gedruckte und elektronische Ausgabe vor. Die wichtigsten Änderungen finden sich in diesem Jahr insbesondere im neu aufgenommenen Unterabschn. 2.6.7.1.3 und betreffen die freigestellten Mengen gefährlicher Güter. Dort wird gefordert, dass die Markierung für freigestellte Mengen gefährlicher Güter (Englisch: Excepted Quantity Package Mark) nach Abb. 2.6.B auf einer Seite des Versandstücks aufzubringen ist (Englisch: ... must be applied on one face of the package). Und an dieser Stelle heißt es dann Obacht geben für alle Versender, denn das bringt neues Ablehnungspotenzial in die betrieblichen Versendungen. Ab 1. Januar 2020 müssen Annahmekontrolleure (Checker) am

Flughafen solche Versandstücke ablehnen, welche diese Forderungen nicht erfüllen. Die IATA zieht damit in 2020 Änderungen vor, die in den ICAO-TI erst ab 1. Januar 2021 vorgesehen sind.

[Bemerkung: Nach IATA-DGR besteht zwar keine Pflicht zu einer formalen Annahmekontrolle und auch nicht zu einer Verwendung einer Annahme-Kontrollliste (vgl. dazu insbesondere auch Tabelle 9.1.A); es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es Luftverkehrsgesellschaften gibt, die auch freigestellte gefährliche Güter nach Unterabschn. 2.6 freiwillig einer formalen Annahmekontrolle unterziehen. Außerdem dürfen nicht konforme Versandstücke nicht verladen werden. Und dahingehend sind alle Personalkategorien, insbesondere auch das Verladepersonal am

Mit dem Stichtag 1. Januar 2020 fällt die (privatwirtschaftliche) IATA bei der Beförderung gefährlicher Güter der UN 2389 (Furan) und UN 3449 (Brombenzylcyanide, fest) auf den jeweils (luftfahrtbehördlichen) durch die ICAO-TI festgeschriebenen, weltweit gültigen Mindeststandard zurück: Beide Substanzen dürfen dann auch mit Passagierflugzeugen befördert werden. Für UN 2389 wird nach Verpackungsanweisung (Packing Instruction – PI) 351 maximal 1 L netto pro Versandstück zulässig, für UN 3449 werden nach PI 666 maximal 5 kg netto pro Versandstück erlaubt. *[Für beide UN-Nummern bleiben begrenzte Mengen im Luftverkehr unverändert verboten.]* Die Einträge in der Gefahrgutliste (Verzeichnis der gefährlichen Güter in Tabelle 4.2) wurden aktualisiert.

Änderungen in der Gefahrgutliste

In der Gefahrgutliste wurde darüber hinaus Folgendes geändert: Der UN 1700 (Tränengas-Kerzen) wurde die Sonderbestimmung A802 zugeordnet. Diese Änderung ist für die Praxis substanzlos, weil die damit verbundene Regelung (UN-Spezifikationsverpackungen der Leistungsklasse II sind zu verwenden) somit redundant (weil auch in der PI 679) verzeichnet ist. Beim Listeneintrag für UN 3536 (Lithiumbatterien in Güterbeförderungseinheiten eingebaut) weist nun das von der IATA „Dagger Symbol“ genannte Sonderzeichen (†) auf eine neue Erläuterung im Anh. A (Spezialwörterbuch) hin. Und im Klassifizierungsteil (vgl. 3.9.2.6) findet die UN 3536 jetzt auch Erwähnung. *[Unverändert bleiben solche Güterbeförderungseinheiten zur Beförderung im Luftverkehr aber verboten.]* Ebenfalls Eingang ins Spezialwörterbuch gefunden hat der Begriff des „Gesamt-Lithium-Gehalts“ (Englisch: aggregate lithium content), welcher dem UN-Handbuch Prüfungen und Kriterien entnommen ist. Dieser Begriff wurde parallel in die PI 968, 969 und 970 eingearbeitet.

In Spalte D der Gefahrgutliste wird nun auch die für umweltge-

fährliche Substanzen zusätzlich erforderliche Markierung (nach Abb. 7.1.B) angezeigt, zusätzlich zeigt sich der erläuternde Text in 4.1.6.4 entsprechend ergänzt *[Hierbei handelt es also eher um eine geänderte Präsentation von prinzipiell unveränderten Vorschrifteninhalten, nicht um eine tatsächliche bzw. substantielle Vorschriftenänderung.]*

Die in den Tabellen 4.2 und 4.3 (Gefahrgutlisten) auch bisher schon gegebenen Hinweise (†) auf Erläuterungen im Spezialwörterbuch (Anh. A) wurden jetzt mit Leben erfüllt: Zwei dort bisher fehlenden Einträge für UN 0331 und UN 0332 wurden nachgesetzt.

Nur „entfehlt“ wurden in Tabelle 4.1 (Liste der n.a.g.-Einträge) die Einträge für UN 3313 („★“ entfernt) sowie für UN 2814 und UN 2900 („★“ ergänzt (jetzt gleichlautend zu Tabelle 4.2 und 4.3 (Gefahrgutlisten)).

Klarstellungen

Eine vordringliche Erwähnung verdient noch die textliche Überarbeitung betr. die Versendung infektiöser Substanzen der Unterklasse 6.2, welche nach PI 620 vorzubereiten sind. Der für das Verpacken geltende, jetzt geänderte Unterabschn. 5.0.2.11 (c), liest sich in der Fassung 2020 deutlich restriktiver als die Altfassung von 2019. Es wird nun klar herausgestellt, dass ausschließlich solche gefährlichen Güter mit infektiösen Gütern zusammen verpackt sein dürfen, die auch in der maßgebenden PI 620 genannt sind. *[Und das sind eben nicht viele ...]* Auch hier hat sich prinzipiell nichts Substantielles an der Vorschriftenlage geändert, denn die PI 620 musste dafür nicht geändert werden – und dort war schon früher (s. „Zusätzliche Anforderungen“) alles für ein legales Zusammenpacken Beachtenswertes vermerkt.

Eine von der IATA beabsichtigte Klarstellung erwartet den Leser bei der PI 650 (für infektiöse Substanzen der Kategorie B): Die Anzahl der nach PI 650 zum Versand vorbereiteten Versandstücke

muss auf einem Luftfrachtbrief (Air Waybill – AWB) nicht erwähnt werden, wenn diese Versandstücke die einzigen in der Luftfrachtsendung enthaltenen sind. Die neue Formulierung ist jedoch mindestens genauso unpräzise und potenziell missverständlich formuliert wie die frühere Fassung. Es wird womöglich nicht lange dauern, bis der erste AWB-Aussteller sich darauf berufen wird, die Ausnahme (Englisch: unless these are the only packages within the consignment) gelte nach seinem Verständnis nun für alle in diesem Satz genannten Auflagen (also auch für die Angabe von „UN 3373“ sowie richtiger Versandbezeichnung in englischer Sprache). Formal durchaus gelungen ist die Klarstellung in selbiger PI, dass die in einer Zusammenpackung nach PI 650 unterliegenden Substanzen zwar als freigestellte Mengen (Englisch: excepted quantities) nach Unterabschn. 2.6 zugelassen sein müssen – jedoch nicht allen Bestimmungen nach Unterabschn. 2.6 entsprechen müssen. Das ist in der Sache aber auch nichts Neues, das war schon vorher so (gemeint).

Bei den PI 960 und Y960 (für Erste-Hilfe-Ausrüstungen und Chemie-Testsätze) sind die Tabellen für erlaubte zusammengesetzte Verpackungen in der Weise ergänzt, dass nun klarer erkennbar sein soll, dass die angegebenen Mengengrenzen nur für Innenverpackungen gefährlicher Güter gelten und dass die höchstzulässige Nettomenge pro Ausrüstung oder Testsatz (Englisch: in any one kit) insgesamt 1 L bzw. 1 kg beträgt.

Offensichtlich fehlgeschlagen ist der Versuch, die Ausnahmen für die Berechnung des Q-Wertes (die übrigens unverändert sind) in 5.0.2.11 (h) verständlicher zu formulieren. *[Im Zweifel also ausnahmsweise mit der 2019er-Fassung abgleichen, um herauszufinden, was die IATA an der Stelle eigentlich regeln will – oder in den ICAO-TI nachlesen.]* Die Textpassage schreit geradezu nach einer Reparatur durch einen baldigen Nachtrag.

Bei allen (!) PI, die Tabellen für erlaubte Einzelverpackungen beinhalten, hat die IATA die Struktur und Inhalte der Tabellen in der Weise umfangreich überarbeitet, dass nun eine neue, separate Tabelle für die erlaubten Kombinationsverpackungen ausgewiesen wird [*Kombinationsverpackungen (Englisch: composite packagings) gelten immer als Einzelverpackungen.*] Die IATA erläutert im Vorwort zur 61. Ausgabe der DGR, dass man diese Änderung vorgenommen habe, um die im



Foto: Flughafen München

Die einzelnen Luftverkehrsgesellschaften haben die Möglichkeit, in Abweichungen restriktivere Regelungen für Gefahrgutbeförderungen mit ihren Maschinen festzulegen.

Einzelfall erlaubten Kombinationsverpackungen klarer herauszustellen. Das ist insofern nachvollziehbar, als bisher in den Tabellen bei Kombinationsverpackungen zumeist nur die Information „alle“ (im Sinne von „es sind alle Kombinationsverpackungen erlaubt“) zu lesen war. In der Sache bzw. am Inhalt der Vorschrift ändert sich nichts, denn laut Tabelle 5.0.C gibt es unverändert insgesamt elf verschiedene Typen von Kombinationsverpackungen (6HA1, 6HA2, 6HB1, 6HB2, 6HC, 6HD1, 6HD2, 6HG1, 6HG2, 6HH1, 6HH2) und unverändert bleiben nach der im Einzelfall anwendbaren PI zumeist alle elf erlaubt.

Bei den PI 354, 355, 360 usw. kann man sich ansehen, wie die PI im neuen Design und im Standard (alle elf Kombinationsverpackungen sind erlaubt) nun ausschauen. Die Ausnahmen von der Regel: Bei den PI 377, 681 und 876 sind ausschließlich 6HA1-spezifizierte Kombinationsverpackungen zulässig. Das ist jetzt optisch anders aufbereitet, aber in der Sache nichts Neues – das war schon in früheren Jahren stets ausgewie-

sen. Also umfangreicher Überarbeitungsaufwand ohne substanzielle Änderungen: Warum tut die IATA (bzw. die ICAO) sich – und dem Anwender der Vorschrift – das an? Der Sinn und Zweck wird in der Digitalisierung zu finden sein, denn für Datenbankstrukturen und -inhalte sowie für die Quellcode-Programmierung lässt sich mit fest definierten Codierungen und Inhalten (wie „6HA1“) besser und sauberer (also auch sicherer) arbeiten als mit interpretationsbedürftigen Aussagen (wie „alle erlaubt“). Übrigens hat man begleitend zur detaillierteren Darstellung in den PI auch ein zusätzliches Ausfüllbeispiel für eine Versendererklärung für Kombinationsverpackungen (8.1.6.9.2) hinzugefügt. Das auch 2019 schon enthaltene Beispiel für eine Versendererklärung für Lithium-Ionen-Batterien nach PI 965-IB ist im Untertitel um einen Satz ergänzt worden. Auch dieser „neue“ Inhalt ist – wie inzwischen vieles in den IATA-DGR – redundant, denn er findet sich unverändert auch in 8.1.6.9.3.

Sonderbestimmungen und Klassifizierung

Die Sonderbestimmungen erfahren keine oder nur marginale Änderungen: Bei A197 wird „Nettomasse“ zu „Netto-Gewicht“, sonst unverändert. Bei A324 werden Referenzierungen (s. Abs. (h)) korrigiert, und aus „at all times“ (2019) in Abs. (f) wird „always“ (2020), sonst unverändert. A70 wird unzutreffenderweise als geändert angezeigt, der Text ist unverändert zu 2019. A802 weist eine zusätzliche Ausnahme für Lithiumbatterien nach PI XXX-IB aus.

Beinahe einziges Novum bei den Klassifizierungsbestimmungen sind die Änderungen betr. Tabelle 3.8.A (Gefahrenklasse 8, ätzende Stoffe): Die Kriterien für Zuordnungen zu den Verpackungsgruppen I, II, III lesen sich jetzt für den Unkritischen oder Uneingeweihten etwas »hautverträglicher«. Für die Haut selbst ändert sich „dermal“ gar nichts: Total kaputt ist und bleibt total kaputt. Aber man kann jetzt

eleganter über defekte Haut hinweglesen ...

Und bei den Klassifizierungsbestimmungen für Lithiumbatterien gilt ab 1. Januar 2020, dass Hersteller und Inverkehrbringer (Englisch: subsequent distributors) die Prüfszusammenfassung nach Unterabschn. 38.3 UN-Handbuch Prüfungen und Kriterien vorhalten müssen. Die bislang in 3.9.2.6 (g) genannte Übergangsfrist ist dann abgelauten [„Vorhalten“ (Englisch: *must make available*) bedeutet übrigens nicht „mitversenden“.]

Nur die an der Beförderung von Gefahrenklasse 7 (radioaktive Stoffe) Beteiligten werden sich dafür interessieren, dass sich wenige marginale Änderungen in der Fassung 2020 finden. Im Einzelnen: 10.3.4.3.5 (a) (Alternative Prüfungen) kennt nun die Klasse 4- und Klasse 5-Aufprallprüfungen (Englisch: impact tests). Bei den Angaben zu Kontaminationen (von SCO) sowie bei den Zulassungsdokumenten für Typ B-Versandstücke (10.8.7.2) sind allein die früher genannten Referenzwerte in Curie entfallen (sonst inhaltlich unverändert). In 10.7.3.3.3 und ebenso in 10.8.3.9.3 wird jetzt jeweils beispielhaft laiengerecht erläutert, wie eine gegebene Zahl mit Nachkommastellen sicherheitstechnisch korrekt aufgerundet wird.

In 10.8.3.5.2 ersetzt der allgemeinere Begriff der staatlichen Abweichungen die frühere, allein genannte USG-10. 10.8.3.10 ist betr. Abs. (b) weichgespült worden (jetzt heißt es dort „sollte“) [Es geht dort um das Ausfüllen der Versendererklärung; die Inhalte müssen jetzt also nicht mehr zwingend innerhalb der vorgegebenen Formatierungen (Spalten) stehen, dürfen also auch „a bisserl ausstrahlen“ ...] Und in 10.8.7.5 (Bauartzulassung für radioaktive Stoffe in besonderer Form) wird die zuständige nationale Behörde neu definiert (Zulassungsstaat).

Die Bestimmungen für die Luftpostbeförderung gefährlicher Güter wurden in 2.4.2 neu formuliert – die Vorschriftenlage bleibt davon unberührt.

Kurzer Blick auf Passagiergepäck

Eine wichtige Änderung betrifft Druckgaspackungen (Aerosole) der Unterklasse 2.2 für Heim- oder Sportzwecke. Diese dürfen von Passagieren und Crew ab 1. Januar 2020 sowohl im aufgegebenen als auch (jetzt zusätzlich erlaubt) im Handgepäck befördert werden. Die Änderung ist in Tabelle 2.3A und in 2.3.5.1 eingearbeitet.

Einige textliche Überarbeitungen finden sich in 2.3.2.2, 2.3.5.11 (b) und 2.3.5.12. Dort wurden – um dem Check-in-Personal die Lesearbeit zu erleichtern – einige Textblöcke bzw. Regelungen, die bisher (nur) in den Sonderbestimmungen A67, A70 und A180 aufgeführt waren, zusätzlich eingefügt. In der Sache bzw. an der Vorschriftenlage ändert sich dadurch also nichts. Auch diese Inhalte stehen jetzt allerdings redundant in der Vorschrift – handlicher wird sie dadurch nicht.

Dass bei den Anh. D, E und F Änderungen eintreten, wird die wenigsten Anwender der Vorschriften berühren oder interessieren. Die Anh. E (für IATA-registrierte Lieferanten von UN-Spezifikationsverpackungen) und F (für IATA-registrierte Trainingsanbieter) lassen sich getrost unter auch für den Anwender kostenpflichtige Werbung subsumieren – und seine nationale Luftfahrtbehörde und deren Kontaktdaten (gelistet im Anh. D) sollte man ohnehin kennen. Die für das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) stehen übrigens auch unter DEG-04

(SUVA, s. CHG-03) in 2.8.2.

Für folgende Staaten sind Ersteintragungen nationaler Abweichungen zu verzeichnen: Kuwait (KWG), Serbien (RSG) und Zimbabwe (ZWG). Kuwait fordert u. a. bei allen Beförderungen von Stoffen mit n.a.g.-Einträgen die Mitgabe von Sicherheitsdatenblättern sowie eine 24-Stunden-Notfall-Telefonnummer auf der Versendererklärung.

Operator variieren

Durchgängig ist – wie immer im ganzen Buch verstreut – eine ganze Anzahl von Änderungen der einzelnen IATA-Luftverkehrsgesellschaften (Englisch: Operator Variations) ausgewiesen. Im Detail sind diese dann – wie immer – in 2.8.3 gelistet. Lufthansa (LH) und Condor (DE) zeigen sich ebenso unverändert wie Royal Dutch (KL), Martinair (MP), British Airways (BR) sowie Emirates (EK), Korean Airlines (KE), Singapore Airlines (SQ), Thai Airlines (TG) und Malaysia Airlines (MH).

Für Turkish Airlines ist die exotische Anforderung, dass die 24-Stunden-Notfall-Telefonnummer auch außen auf jedem Versandstück anzugeben ist, nicht mehr in der 2020er-Fassung der TK-02 genannt.

Schließlich ist noch Anh. H betr. das künftig einzuführende Competence-Based Training and Assessment (CBTA) erwähnenswert. Die Inhalte sind nach Konsultationen und Workshops mit diversen Beteiligten und Betroffenen umfassend ergänzt,

Gedruckt und/oder digital

Die 61. Ausgabe der IATA-DGR gibt es in Englisch und in Deutsch: jeweils als **Handbuch** mit rund 1.000 Seiten (EUR 330,99 bzw. EUR 340,99), in elektronischer Form als **Webdownload** (EUR 344,99 bzw. EUR 355,99) oder als **Kombination** (in Deutsch, EUR 585,99). Die IATA-DGR werden von allen IATA-Mitgliedsgesellschaften bei der Gefahrgutbeförderung per Flugzeug eingehalten.

Sämtliche Angebote rund um die IATA-DGR sind zu finden unter:

www.ecomed-storck.de



geändert, detailliert und präzisiert worden. Inzwischen ist deutlicher herauslesbar, wohin der Schulungshase laufen wird. Es ist damit zu rechnen, dass er vor der tatsächlichen Einführung noch den einen oder anderen Haken wird schlagen können. Auch die IATA weist in der Einführung zum CBTA darauf hin, dass der in den IATA-DGR 2020 publizierte Text ein „lebendes Dokument“ sei und dass Leser darum aufgefordert seien, ihr Feedback über die dort (H.0) genannte Website kund zu tun.

Wer nicht genug bekommen kann von Änderungen: Im neuen Anh. I gibt die IATA einen Ausblick auf die vermutlichen Änderungen 2021. Bis dahin fließt zwar auch in Montreal noch eine Menge Wasser den Sankt-Lorenz-Strom herunter, aber ein vorsorglicher Blick hinein sollte ja eigentlich nicht schaden können. ■

gefährliche Ladung

Seit 60 Jahren das Magazin für die Gefahrgut-Logistik