

Stolz reckt sie die Nase in den Himmel: Wer sich in der jetzigen Situation auf dem Luftfrachtmarkt engagiert, muss Gegenwind vertragen können.



Foto: Miska

Aircraft Cargo Lonely (I.)

GEFAHRGUT IN DER LUFT – Die Luftfahrtindustrie ist ebenso weltweit tätig, wie weltweit von der Rezession geschüttelt. Doch auch in der Krise sind relevante Neuigkeiten nach der 51. Ausgabe der IATA-DGR zu vermelden. VON MICHAEL MISKA

Die Einbrüche im Frachtgeschäft treffen alle Luftverkehrsgesellschaften empfindlich. Die reinen Frachtcarrier sind in ein besonders tiefes Luftloch geraten. Doch auch die Passagierfluggesellschaften, die Luftfracht lediglich als Zusatzgeschäft im Bellyladeraum befördern, ächzen unter den Turbulenzen, denn auch die Buchungszahlen bei den Passagieren schmelzen wie Butter in der Sonne.

Die Luftfahrtindustrie hat also derzeit alle Hände voll zu tun, die fliegenden Kisten in der Luft zu halten. Kein Wunder, dass demgegenüber die Änderungen an den Gefahrgutvorschriften der IATA (IATA-DGR) für das Jahr 2010 vergleichsweise moderat ausfallen. Das kann zum Teil auch darauf zurückgeführt werden, dass die ICAO-TI als be-

hördliche Lufttransportvorschrift turnusmäßig erst wieder zum 1. Januar 2011 geändert wird.

Klassifizierung

Gefahrgut ist, was gemäß den Vorschriften als gefährliches Gut zu klassifizieren ist. Die IATA verweist aktuell auf eine neue, zusätzliche Testserie (6(d)) von Klassifizierungstests für Explosivstoffe der Unterklasse 1.4S in Teil I des Handbuchs über Prüfungen und Kriterien der UN (UN Manual of Tests and Criteria). Durch die Tests ist der Nachweis zu führen, dass alle gefährlichen Reaktionen auf das Innere des betreffenden Packstückes begrenzt bleiben.

Unter Gliederungspunkt 3.1.4.3 ist nachzulesen, welche gefährlichen Reaktionen dieser Forderung entgegenstehen würden (insbe-

sondere Perforation der getesteten Verpackung). Entsprechende bzw. ähnliche Inhalte fand man bisher schon in ähnlicher Form in der Tabelle 3.1.A (siehe dort Inhalte für Verträglichkeitsgruppe 1.4.S). Sobald gefährliche Auswirkungen außerhalb des Packstückes feststellbar sind, ist eine Zuordnung zur Verträglichkeitsgruppe 1.4.S ausgeschlossen.

Die neue **Sondervorschrift A165** referenziert auf die vorgenannte Testreihe. Entsprechende Tests müssen bis spätestens 1. Januar 2010 erfolgreich durchgeführt werden, ansonsten ist eine Beförderung auf Passagierflugzeugen ausgeschlossen.

Identifizierung

Auf Klassifizierung folgt Identifizierung: Der Anwender hat sich längst daran gewöhnt, dass der Abschnitt 4.1, in welchem die Zuordnung des **proper shipping names** (richtige Versandbezeichnung) erläutert wird, regelmäßigen Um- und Neuformulierungen unterzogen wird. Eine revolutionär neue Vorschriftenlage entspringt daraus regelmäßig nicht, man hofft offensichtlich, dass man dem Anwender die umformulierte Vorschrift einfacher verständlich machen kann.

Im betreffenden Unterabschnitt 4.1.3.1 wird ergänzend klargestellt, dass Identifizierung und Zuweisung von UN-Nummern und richtigen Versandbezeichnungen („proper shipping names“) von gefährlichen Mischungen und Lösungen, bei denen ein gefährlicher Stoff eindeutig überwiegt, nicht davon beeinträchtigt wird, dass lediglich Spuren von anderen gefährlichen Gütern bzw. Stoffen in der Mischung oder Lösung nachweisbar sind.

In der Gefahrgutliste (4.2 IATA-DGR) sind alle Streichungen in den Spalten G und H (Einträge für begrenzte Mengen) gegen die Information „**Verboten**“ (Forbidden) ersetzt worden. Damit hat man sich in den Spalten G und H an die bisher schon übliche Darstellung der Einträge in den Spalten I und J sowie K und L angeglichen. Offensichtlich sollte



Michael Miska ist Luftfrachtspezialist bei Alpha Gefahrgut Consulting.

auch dadurch die Vorschrift insgesamt lesbarer und leichter verständlich werden.

Bei folgenden UN-Nummern (allesamt Explosivstoffe 1.4S) referenziert die Gefahrgutliste jetzt auf die vorgenannte Sondervorschrift A165: UN 0323, UN 0366, UN 0441, UN 0445, UN 0456, UN 0460, UN 0500.

Die Bemerkung unter Gliederungspunkt 3.1.2 wurde neu formuliert. Entgegen der bisherigen Ausschlussliste findet man dort nunmehr eine (kurze) Positivauflistung der wenigen auf Passagier- und Frachtflugzeugen **erlaubten Explosivstoffe**.

Verpackung(en) werden gelegentlich bis regelmäßig wiederverwendet. Verboten ist das prinzipiell nicht, doch muss man wichtige Details beachten. Weil es damit zuweilen hapert, weisen die DGR nun ausdrücklich darauf hin: Der Versender ist dafür verantwortlich, alle unzutreffenden (früheren) Markierungen und

Kennzeichnungen an **wiederverwendeten Verpackungen** (auch Umverpackungen) zu entfernen. Außerdem hat er sich rechtzeitig (also vorher!) mit den relevanten Inhalten der Zulassungsscheine für UN-Spezifikationsverpackungen vertraut zu machen, die der Hersteller der Verpackungen zu liefern hat (vgl. 6.0.1.4).

Letzter Punkt kann in der Praxis schnell zum Hemmschuh werden, weil der Wiederverwender der Verpackungen nicht unbedingt der Erwerber der Verpackungsmittel sein muss. Sicher verpacken kann der Versender jedoch nur, wenn er die Zulassungsscheine vorliegen hat!

Die Verpackungsvorschrift 650 für UN 3373 wurde um die Forderung ergänzt, dass ein gegebenenfalls auszustellender Luftfrachtbrief die **Anzahl der Packstücke** angeben muss.

Hingewiesen sei auch auf die **reformatierten Verpackungsvorschriften der IATA-DGR**. Diese

sind im Anhang H der 51. Ausgabe abgedruckt. Frühzeitige Beschäftigung damit kann nicht schaden, gültig werden sie voraussichtlich ab dem 1. Januar 2011.

Markierung und Kennzeichnung

Hinsichtlich der UN-Spezifikationsmarkierungen auf Packstücken bleibt es dabei, dass handschriftlich aufgebrachte Markierungen unzulässig sind und zur Ablehnung des Packstückes führen. Die Bemerkung zu 6.0.4.1 verdeutlicht nun, dass in solchen Fällen, in denen die **UN-Spezifikationsmarkierung** nicht auf dem Packstück aufgedruckt oder in das Packstück eingeschlagen bzw. eingeprägt ist, der Versender aufgerufen ist, seine Kontaktdaten für eine gegebenenfalls vorzunehmende Überprüfung anzugeben.

Da diese Überprüfungen prinzipiell überall auf der Welt vorzunehmen sein können und man damit in unterschiedlichen Zeit-

zonen Auskunft geben können muss, sollte man als Versender einmal intensiver darüber nachdenken, wie man diese Informationen so übergibt, dass die Luftverkehrsgesellschaften nicht zurückfragen müssen. Ansonsten sind potenzielle Laufzeitverzögerungen bereits ganz sicher mit eingepackt, sozusagen ...

Mit der Markierung und Kennzeichnung von **Umverpackungen (Overpacks)** haben manche Anwender der Vorschrift gelegentlich ihre liebe Mühe und Not. In den IATA-DGR hat man nun den betreffenden Unterabschnitt 7.1.4 neu und vielleicht übersichtlicher und damit leichter verständlich formuliert. Für die Beförderung radioaktiver Güter findet sich der überarbeitete Text in Unterabschnitt 10.7.1.4. Auch die Vorschriften für die Angabe der Nettomenge pro Packstück werden nicht immer verstanden.

Unterabschnitt 7.1.5.(d) erläutert nun, was man bei der IATA als **Packstücke mit identischem Inhalt gefährlicher Güter** (packages with identical dangerous goods content) ansieht: Nämlich solche mit gleicher UN-Nummer, gleicher richtiger Versandbezeichnung, gleicher Verpackungsgruppe und gleicher Menge.

Im oben genannten Unterabschnitt 7.1.5. wurde das Hinzufügen des Gliederungspunktes (j) notwendig, um die Anforderungen an Packstücke hinsichtlich der Markierungen für **umweltgefährdende Substanzen** wiedergeben

zu können. Es erfolgt lediglich ein Verweis auf Unterabschnitt 7.1.6.3. Dessen Inhalt wurde überarbeitet, um insbesondere die Vorschriftenlage für die **5-Liter-Ausnahmen** zu präzisieren.

Oftmals wurden diese 5-Liter-Ausnahmen so verstanden, dass sie nur für Packstücke mit fünf Litern Inhalt pro Einzelverpackung oder zusammengesetzter Verpackung gelten. Tatsächlich bezieht sich die 5-Liter-Grenze bei zusammengesetzten Verpackungen auf die in deren Außenverpackungen enthaltenen Innenverpackungen.

Eine zusammengesetzte Verpackung kann also durchaus von der Markierungspflicht nach 7.1.6.3 freigestellt sein, auch wenn ihre Außenverpackung insgesamt mehr als fünf Liter enthält (zum Beispiel zehn Liter in vier Innenverpackungen zu je 2,5 Liter Inhalt). Wer sich als Versender einen Gefallen tun will, verzichtet besser von vornherein auf die Inanspruchnahme schwer verständlicher oder streitanfälliger Ausnahmeregelungen ...

Dokumentation

Die jetzt im Luftfrachtbrief erforderliche Angabe der Anzahl der Packstücke von UN 3373 wurde parallel in Unterabschnitt 8.2.3. der IATA-DGR aufgenommen. Die IATA hat eine Standardisierung der erforderlichen Angaben für solche Gefahrgüter, für deren Beförderung keine Versendererklärung benötigt wird, herbeigeführt (zum Beispiel freigestellte Mengen, Trockeneis, UN 3373).

Hinsichtlich der Beförderung von gefährlichen Gütern durch Passagiere und Besatzungsmitglieder hat man bei der IATA konkretisiert, dass die Markierungsvorschriften für Packstücke mit Trockeneis sich sowohl auf aufgegebenes, als auch auf Handgepäck beziehen.

Zur Klarstellung finden sich in der Tabelle 2.3.A jetzt auch sog. „blue flame lighter“ oder „cigar lighter“ als in jeder Hinsicht verbotene Gegenstände.



Radioaktive Güter

Bei den Vorschriften für die Beförderung gefährlicher radioaktiver Güter haben sich im Unterabschnitt 10.5. inhaltliche Verschiebungen bzw. Referenzierungen ergeben, da unter 10.5.10 jetzt zunächst die Typ-A-Packstücke behandelt werden, bevor man sich danach den Typen B(U), B(M) sowie Typ C-Packstücken zuwendet.

Wer Versendererklärungen für Kategorie II- und III-Gelb-Packstücke ausfüllt, muss die geänderten Anforderungen für die **Angabe der Packstückdimensionen** beachten. In Unterabschnitt 10.8.9.3 ist jetzt gefordert, dass die Dimensionen zwingend in der Reihenfolge Länge x Breite x Höhe anzugeben sind. Ein entsprechendes Ausfüllbeispiel der Versendererklärung zeigt die Abb. 10.8.E.

Die neu aufgenommene Abbildung 8.1.O zeigt erstmals ein Ausfüllbeispiel einer Versendererklärung für ein freigestelltes Packstück der Klasse 7, welches aufgrund anderer als radioaktiver Gefahren und nach Sondervorschrift A130 (siehe dort) insbesondere einer Versendererklärung bedarf.

Die Anhänge D (zuständige, nationale Behörden), E (Verpackungshersteller, Lieferanten, und Prüfstellen) und F (IATA-Verkaufsagenten und IATA-akkreditierte Schulungsanbieter) haben ebenfalls Änderungen bzw. Aktualisierungen erfahren.

– wird fortgesetzt –



Foto: KAESER

In den Frachtzentren der Flughäfen macht sich die Wirtschaftskrise durch sinkende Transportmengen bemerkbar.