

Diskussionen über die Beförderung von Lithiumbatterien per Flugzeug sind in den Gefahrgutremien immer wieder am Start.

Foto: Pixabay / Thomas Fenzler



Small lithium battery's Wat(t)erloo

LUFTFRACHT – Eine Ergänzung bzw. ein Nachtrag zu „Freigestellt im Fegefeuer“ in der **gea** 12/2021 auf Seite 11 – denn mittlerweile hat die ICAO das Protokoll des jüngsten DGP-Meetings veröffentlicht.

VON MICHAEL MISKA

Eine Korrektur sogleich vorweg: Der Vorschlag, die Abschn. II der Verpackungsanweisungen (PI) 965 und 968 zu streichen, ist gemäß der veröffentlichten Agenda zum virtuellen Meeting des Dangerous Goods Panel (DGP) der ICAO vom 15. bis 19. November 2021 der International Air Transport Association (IATA, Dave Brennan) zuzurechnen. Er wurde mit offensichtlich breiter Mehrheit angenommen. Der weitere, damit im Zusammenhang stehende Vorschlag, jeweils eine neue Tabelle ...-IBX in den PI 965 und 968 aufzunehmen, kam hingegen **nicht** von der IATA, sondern vom Dangerous Goods Advisory Council (DGAC) – eine in den USA ansässige, renommierte Non-Profit-Organisation, welche eine aktive Rolle in der Gefahrgut-Vorschriftenentwicklung spielt und Beobachterstatus im ICAO-DGP hat. Nach einem Hinweis aus dem IATA-Umfeld, dass der o. g. Vorschlag nicht von der IATA

stammte und dass ein solcher Vorschlag seitens der IATA künftig auch nicht beabsichtigt sei, erfolgte unverzüglich eine Klarstellung per Twitter (s. **Bild, Seite 23**).

In dem **gea**-Artikel erfolgten aufgrund des irrtümlich der IATA zugerechneten DGAC-Vorschlags einige Annahmen, welche der IATA durchaus auch zur Ehre gereicht hätten (Interessen der Kundschaft bzw. Verladerschaft gebührend berücksichtigt etc.), doch ist nach tatsächlicher Lage der Dinge und den inzwischen veröffentlichten Protokollen des DGP-Meetings davon auszugehen, dass diese nur in milderer Form zutreffend sein können.

Tatsächlich kam der Vorschlag zur Einführung von Tabellen ...-IBX also vom DGAC. Er wurde bereits in einem vorbereitenden Pre-Meeting offensichtlich ausführlich diskutiert. Die Entscheidung wurde jedoch dem „eigentlichen“ DGP-Meeting vorbehalten – und dort wurde er abgelehnt.

Keine ausreichende Unterstützung

Wer diesen Vorschlag eingereicht hat, hat inhaltlich letztlich keine Relevanz. Laut den Protokollen soll es einige Sympathie für Erleichterungen bei den Kennzeichnungsvorschriften, jedoch keine Unterstützung für eine Beibehaltung der bisherigen Ausnahmen von den Schulungsverpflichtungen gegeben haben. Insofern ist zu resümieren, dass ein (mindestens im Kern) brillanter Vorschlag des DGAC, der berechnete Interessen von Luftverkehrsgesellschaften und Verladern ausgewogen im Blick hatte, offensichtlich unter die Räder kam. Als ausgewogen kann der Vorschlag deshalb angesehen werden, weil die Bedürfnisse der Luftverkehrsgesellschaften nach „Sichtbarkeit“ der Lithiumbatteriesendungen erfüllt gewesen wären, ohne die bestehenden Vorteile bzw. Freistellungen für Versender zugleich elementar einzuziehen.

Ebenso offensichtlich wie auch erstaunlich ist, dass bei der IATA – anders als (im Artikel) zunächst angenommen – keine hinreichende Kenntnis hinsichtlich der beförderten Mengen an nach Abschn. II freigestellten Lithiumbatterien vorzuliegen schien. Darauf lässt eine Protokollaussage schließen: „It was questioned whether airlines could provide data on how much volume of Section II batteries were offered to operators, but there was little data because of the lack of transparency of Section II in the air cargo stream.“ Diese Aussage, dass aufgrund der Gefahrgutvorschriften (wie sie sind) keine Kenntnis über tatsächliche Beförderungsmengen bestimmter Frachtgüter bei den Luftverkehrsgesellschaften vorliegen sollen, hat definitiv das Zeug dazu, den erstaunten Leser erheblich irritiert zurückzulassen.

Aus dem Protokoll ist übrigens herauszulesen, dass man sich bei ICAO und IATA darüber im Klaren war, dass diese Vorschriftenänderung für größere Batterieversender keine gewichtige Bedeutung haben würde („Members of the battery industry advised, that there would be minimal impact on large



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

shippers.“) – für kleinere Batterieversender ggf. schon („The majority of shippers who used the section II provisions were small.“). Das erachtete man dann offensichtlich insgesamt für weniger relevant.

Zwei Gründe gegen Tabellen ...-IBX

Insbesondere zwei Gründe wurden gegen die vorgeschlagenen Tabellen ...-IBX ins Feld geführt: Zum einen seien für die Verpackung und Versendung anderer gefährlicher Güter Zertifikatskurse erforderlich; es sei nicht konsistent, wenn für kleine Lithiumbatterien Ausnahmen gemacht würden [Anmerkung: Das ist einerseits richtig, denn wer z. B. die berühmte Tube Klebstoff versenden will, benötigt selbst für die Versendung freigestellter Mengen eine Schulung. Auf der anderen Seite ist und bleibt ein solcher Lehrgang unverändert für leistungsschwächere Lithiumbatterien in Ausrüstung oder mit Ausrüstung verpackt nicht erforderlich; dafür genügt weiterhin eine „adequate instruction“ (Unterabsch. 1.6 IATA-DGR).

Zum anderen sei der Begriff „adequate instruction“ zu wenig konkret, die Anforderungen an die erforderliche Unterweisung zu vage [Anmerkung: Das ist im Vergleich zu den allgemeinen Schulungsanforderungen nach Personalkategorien (PK) und Competency-Based Training and Assessment (CBTA) einerseits richtig, andererseits sind die Anforderungen in Unterabschn. 1.6 IATA-DGR schon recht konkret und gelten weiterhin für leistungsschwächere Lithiumbatterien in Ausrüstung oder mit Ausrüstung].

Erörtert wurden auch die zusätzlichen Kosten für Versender (höhere Verpackungskosten, Annahmekontrollgebühren, zusätzliche Schulungskosten etc.) sowie der Umstand, dass eine im Verhältnis zu einer kleinen Lithiumbatterie prinzipiell immer überdimensionierte Verpackung (erforderlich für das Aufbringen der Kennzeichen auf einer Versandstückseite) auch zulasten der Versandstabilität gehen könnte. Letztlich fiel die Entscheidung,

den Vorschlag abzulehnen; begründet wurde das auch mit dem Ziel, die Vorschriften zu vereinfachen (der Entfall der genannten Abschn. II führt zu einer geringeren Komplexität der Vorschrift).

Laut Protokoll des DGP-Meetings sah man bei ICAO keine Veranlassung dazu, einer Überlegung zu folgen, mittels Nachtrag zu den geltenden ICAO-TI den Entfall der Abschn. II der PI 965 und 968 unverzüglich erfolgen zu lassen, um dadurch mit der in dieser Sache bereits vorgepreschten IATA terminlich gleichzuziehen.

Somit werden die IATA-DGR 2022 betr. die Freistellungen von Lithiumbatterien neun bis zwölf Monate (je nachdem, ob man die Übergangsfrist berücksichtigt) restriktiver unterwegs sein als die ICAO-TI. Die Tatsache, dass in der gedruckten 63. Ausgabe der IATA-DGR das Symbol „Fingerzeig“ („additional IATA requirements“) bei den PI 965 und 968 nicht erscheint (jedoch erscheinen müsste, weil IATA dort aktuell restriktiver ist als ICAO), mag ein Versehen sein oder ein Indiz dafür, dass man bei IATA zum Zeitpunkt der Drucklegung mit diesem Ausgang nicht gerechnet hatte.

Fazit

Weil die wortreichen, besonderen Freistellungen der Abschn. II für „pure“ Lithiumbatterien entfallen, entwickeln sich die Beförderungsvorschriften an dieser Stelle ein Stück weit weg von der vielbeschriebenen, komplexen „Königsdziplin“ hin zu einer eher dem Beförderungsstandard gleichenden (Leistungs-)Sportart mit beförderungsartüblicher Schulungserfordernis. Der eigentliche Gewinn der aktuellen Änderungen liegt dabei in der besseren Sichtbarkeit der Lithiumbatteriesendungen für die Luftverkehrsgesellschaften. Das war das erklärte Ziel, welches auch sicher erreicht wurde und im allgemeinen Interesse der Öffentlichkeit und der Beförderungssicherheit liegt. Ob es hinsichtlich der Inhalte im Detail und hinsichtlich der Terminierung ggf. noch bessere Lösungen gegeben hätte, ist eine andere Frage.

Fakt ist, dass eine Schulungserfordernis (auch oder gerade nach CBTA) einen deutlich höheren Aufwand für Versender bedeutet als die bisherige Unterweisungspflicht. Fakt ist auch, dass die ICAO turnusmäßig zum 1. Januar 2023 ändert und die IATA zum 1. Januar 2022 vorgeprescht ist [hätte die IATA diese Änderungen nicht vorgezogen, hätte (spätestens dann) auch die Frage erlaubt sein müssen, ob angesichts der noch übrig bleibenden, geringen Änderungsmenge das Drucken einer Buchausgabe 2022 überhaupt angemessen gewesen wäre].

Und schließlich entsteht beim Lesen der Protokolle der Eindruck, dass im Rahmen der Vorschriftenfortentwicklung und angesichts der aktuellen Argumentationsketten die Abschn. II der PI 966, 967 und 969, 970 in den kommenden Jahren ggf. auch noch ihr entsprechendes „Wat(t)erloo“ erleben könnten. Die im April 2021 auf dem Flughafenvorfeld von Hongkong in Brand geratene Luftfrachtsendung, die zu recht für viel Aufsehen gesorgt hatte, war eben keine „pure“ Batteriesendung, sondern eine Luftfrachtsendung mit Mobilfunkgeräten. Die sichere Beförderung von Lithiumbatterien bleibt auch in Zukunft ein spannungsgeladenes Geschäft – nicht zuletzt, weil für Lithiumbatterien die ERG-Codes „12FZ“ (Fracht-Brandbekämpfungssystem an Bord quasi wirkungslos) zugewiesen bleiben. ■

 **Alpha Gefahrgut** @Alpha_Gefahrgut · 15. Dez. 2021

Nachtrag Gela-Artikel:
Vorschlag für Tab -IBX in PI 965, 968 ist lt ICAO Info Paper nicht (!) von IATA, sondern DGAC.
Protokoll ICAO Meeting noch nicht publiziert, es soll wie folgt entschieden sein: Sec II von PI 965,968 entfallen in ICAO-TI ab 1.1.2023. Tab -IBX kommen nicht.

 **Alpha Gefahrgut** @Alpha_Gefahrgut · 11. Dez. 2021

Und was die IATA-DGR Neues für #Gefahrgut bringen, das wird im Fachartikel »Freigestellt im Fegefeuer« in der Dezember- Ausgabe der Gefährlichen Ladung von Alpha Gefahrgut Consulting näher beleuchtet. Schwerpunkt. Freistellung von #Lithiumbatterien...


