



Start in ein neues Schulungszeitalter im Luftverkehr: Ab 1. Januar kommenden Jahres sind die vertrauten Personalkategorien endgültig Geschichte.

Foto: Pixabay/Wikis

Extrablatt, Extrablatt!!!

Apropos Anhänge zu den IATA-DGR: Das Wichtigste zum Jahreswechsel fehlt und ist den DGR aktuell abhanden gekommen: der in den Vorjahren jeweils in Anh. H abgedruckte Text zum neuen Competency-based Training and Assessment (CBTA). Zwar ist das CBTA nur noch „ziemlich“ neu, weil bereits seit bald zwei Jahren in Kraft, doch unbestreitbar dürften sich dieses Jahr die meisten (und auch deutlich mehr als die vergangenen Jahre) für die betreffenden Inhalte interessieren.

Das liegt schlicht daran, dass wohl die meisten Beteiligten/Unternehmen einfach nach altem Recht, also dem bereits am 1. Januar 2021 faktisch abgeschafften und nur noch übergangsweise anwendbaren „Schulungsregime der Personalkategorien (PK)“, weitergearbeitet haben. Dementsprechend fand die Mehrzahl (vielleicht sogar alle) der öffentlichen Schulungen nach ICAO-TI/IATA-DGR nach dem alten PK-Schulungssystem statt. Das ist nachvollziehbar, weil das neue CBTA für die Unternehmen eine Menge Mehraufwand und Mehrkosten mit sich bringen kann.

In der Folge werden sich zwischenzeitlich überwiegend die Schulungsunternehmen und die Luftfahrtbehörden selbst in die sehr detaillierten Inhalte des CBTA eingearbeitet haben. Erst jetzt zum Jahreswechsel – wo die Schulungsunternehmen ihre jeweiligen CBTA-Schulungen an den Start rollen – werden sich die anderen Betroffenen/Unternehmen detailliert in diese Inhalte einlesen wollen bzw. müssen. Zwar sind die Bestimmungen/Erläuterungen zum CBTA nicht mehr als Anh. H im Buch enthalten. Die IATA stellt jedoch die Inhalte des bisherigen Anh. H als Leitfaden „Dangerous Goods Training Program Guidance, Edition 1 – Competency-based Training and Assessment Approach“ in Deutsch, Englisch, Französisch, Russisch und Spanisch zum Download bereit (www.iata.org/en/programs/cargo/dgr/).

Mit langem Anlauf

LUFTVERKEHR – Die 64. IATA-DGR gehen am 1. Januar 2023 mit zahlreichen inhaltlichen Änderungen an den Start – und nach Ablauf der Übergangsfrist nun auch endgültig mit dem CBTA.

VON MICHAEL MISKA

Am letzten Oktobertag landete die (englische) Ausgabe der IATA-DGR (die 64. für 2023) auf dem Schreibtisch. Es war somit an der Zeit, nachzulesen, was der diesjährige Jahreswechsel an Änderungen für die Gefahrgutbeförderung im Luftverkehr mit sich bringt. Großartig überraschen sollten die Änderungen – jedenfalls sofern bei der IATA nichts Unangekündigtes in Druck ging – dieses Mal niemanden. Die zu erwartenden Änderungen für 2023 waren nämlich in den IATA-DGR 2022 (also Ende 2021) im Anhang I (India) bereits abgedruckt. Allerdings war dort sinngemäß auch zu lesen, dass diese frühe Vorankündigung nicht verbindlich sein kann, weil die ICAO-TI 2023/2024 zu diesem Zeitpunkt noch alles andere als beschlossene Sache waren.

Es erschien auch in der Ausgabe November 2021, Seite 6, von der gefahrgutbeauftragte schon ein Fachartikel dazu, in dem Eva Glimsche die Änderungen 2023 aus wahrlich erster Hand (was die Federführung bei den deutschen Übersetzungen angeht) beschrieben hat. Sofern der Artikel noch zur Hand ist, kann ein paralleler Blick hinein nicht schaden, denn zum jetzigen Zeitpunkt ist insbesondere die Perspektive eine andere und eine simple Doppelberichterstattung über Textinhalte soll dieses hier nicht sein.

Wenn die IATA-DGR auch stets sehr kurz getaktet sind (Inkrafttreten immer ohne Übergangsfrist zum 1. Januar 0:00 Uhr), so hatten die Beteiligten dieses Mal ausreichend Vorbereitungszeit. Jedenfalls, sofern der Anh. I bemerkt wurde ...



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

Redaktionelle Änderungen

Wie jedes Jahr so ist auch für 2023 eine Vielzahl von redaktionellen Änderungen zu verzeichnen, welche den materiellen Gehalt und die tatsächliche Anwendung der Vorschriften nicht berühren; sie werden hier ggf. in der Regel nur stichpunktartig erwähnt, u. a.:

◆ 2.6.5.1: Versandstücke für freigestellte Mengen dürfen (auch) nicht gefährliche Güter beinhalten.

◆ 3.4.1.2.4 und 3.5.2.2: Klassifizierungsvorschriften für selbstzersetzliche Substanzen und organische Peroxide sind an den Wortlaut der UN-Modellvorschriften angeglichen (für deutschsprachige Anwender ist die deutsche Übersetzung der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) empfehlenswert: www.tes.bam.de).

Passagiere, Crew

◆ Zusätzlicher Hinweis in Tabelle 2.3.A, dass alkoholische Getränke mit <24 Vol.-% keinen Beschränkungen unterliegen



Frachtanfertigung von Fraport am Frankfurter Flughafen

(aber Abweichungen der Staaten und Luftverkehrsgesellschaften beachten, z. B. SAG-01).

◆ Mobilitätshilfen beinhalten oft Batterien, diesbezüglich wurden 2.3.2.2 bis 2.3.2.4 neu formuliert. Die spannende Frage bleibt:

Wann müssen die Batterien ausgebaut werden, weil die Konstruktion keinen ausreichenden Schutz für die Batterie(n) bietet? Für nicht auslaufsichere Batterien bleibt es dabei, dass diese zu jeder Zeit (nach oben) ausgerichtet bleiben oder ausgebaut werden müssen.

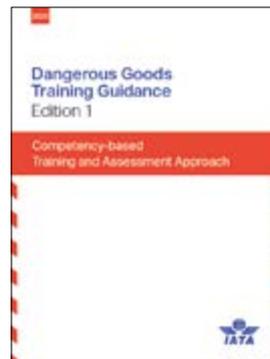
Spezialwörterbuch

Im Anh. A sind viele Streichungen, Ergänzungen und Neueinträge zu verzeichnen. „CBTA“ ist dort übrigens nicht zu finden. Prominent ist der Eintrag „IAEA“, unter dem jetzt die Querverweise auf entsprechende Vorschriften für die Beförderung radioaktiver Stoffe und Gegenstände zu finden sind (führt zugleich zu Änderungen in Teil 10).

Klassifizierung

◆ Kein Gefahrgut? Die Inhalte zu den versteckten Gefahren (2.2) und dem Air Waybill (AWB) (Luftfrachtbrief) sind jetzt durch eine neue Referenzierung auf 8.2.6.1 besser verknüpft worden.

◆ 3.8.3: Ergänzt: Ätzende Substanzen der Gefahrenklasse 8 sind Verpackungsgruppe (VG) I zuzuweisen, wenn sich kein eindeutig anderes Testergebnis ergibt (3.8.3.2.3) und Methode 439 (in vitro) wird zulässig (3.8.3.2.2).



Es hätte die 64. Ausgabe der IATA-DGR sicher aufgewertet, den informativen und wichtigen (bisherigen) Anhang H zum CBTA im Buch zu belassen. Die Inhalte sind nun als Leitfaden in fünf Sprachen downloadbar.

◆ Anh. C.1: ein Neueintrag.
Anh. C.2: vier Neueinträge, eine Änderung.

Lithiumbatterien

3.9.2.6.1: Für in Ausrüstung enthaltene Knopfzellen ist keine Prüfumfassung erforderlich (Bemerkung: Die Regelung soll möglicherweise nicht lange Bestand haben.).

Sondervorschriften

- ◆ A1, A2: Inanspruchnahme ist in Versendererklärung zu nennen.
- ◆ A4: ergänzt, Einträge in der Gefahrgutliste mit Maximalmenge <5L berücksichtigt
- ◆ A19: Feuerlöscher: umformuliert, jetzt mit Anmerkung zu tragbaren Löschern.
- ◆ A36: Gilt nur noch für A1 und VG II.
- ◆ A57: entfallen.
- ◆ A61: Asbest (mit in geeigneter Weise gebundenen Fasern, die nicht austreten können): jetzt Eintrag im AWB gefordert.
- ◆ A88: Vorserien-Prototypen-Lithiumbatterien und jetzt auch -zellen ggf. >35 kg erlaubt
- ◆ A99: Lithiumbatterien und jetzt auch -zellen.
- ◆ A117: infektiös: UN 3549 neu hinzugekommen.
- ◆ A158: umweltgefährdend (UN 3077, 3082): umformuliert.
- ◆ A176: Metallhydrid-Speichersysteme: Inanspruchnahme ist in der Versendererklärung einzutragen.
- ◆ A180: freigestellte, nicht infektiöse wissenschaftliche Untersuchungsmuster jetzt auch mit Formaldehyd-Lösung verpackt.

- ◆ A206: entfallen.
- ◆ A221: Luft, verdichtet: jetzt auch bestimmte Stickstoff-/Sauerstoff-Gemische.
- ◆ A222: neu zur Differenzierung von UN 1012 und UN 1055.
- ◆ A223: neu: Rettungsmittel, freigestellt.
- ◆ A224: neu: für UN 3548, Gegenstände, die verschiedene gefährliche Güter enthalten, n.a.g.
- ◆ A225: neu: für UN 3538, Gegenstände, die ein (...) Gas (2.2) enthalten.
- ◆ UN 1891 Ethylbromid: Gefahrenkennzeichen, anwendbare Verpackungsanweisungen und ERG-Code korrigiert, weil Hauptgefahr Gefahrenklasse 3 ist.
- ◆ UN 2794 Batterien, nass, gefüllt mit Alkalien: anstatt „no limit“ nun maximal 400 kg.
- ◆ UN 2795 Batterien, nass, gefüllt mit Säure: anstatt „no limit“ nun maximal 400 kg.
- ◆ UN 3292 Natriumzellen: anstatt „no limit“ nun maximal 400 kg.
- ◆ UN 3550 Cobaltdihydroxid-Pulver mit mindestens 10 % lungengängigen Partikeln: Neueintrag als giftiger Stoff (Klasse 6.1), als begrenzte Menge verboten.
- ◆ Bestimmte Einträge für verbotene gefährliche Güter, denen jedoch UN-Nummer und *pro-*

per shipping name zugewiesen sind, werden jetzt mit einer zugewiesenen Verpackungsgruppe ausgegeben (vgl. Eintrag für UN 2484, UN 2485).

Verpacken

Druckgaspackungen (Aerosole) sind ein „gängiges“ Gefahrgut, auch im Luftverkehr, und viele Gase-Versender haben ausschließlich Berührungen mit diesen kleinen Gasbehältern. Gleichlautend zu den ICAO-TI 2023-2024 werden einheitliche Maximalwerte für den zulässigen Innendruck bei 50 °C für Druckgaspackungen (Aerosole), abhängig von den jeweils enthaltenen Substanzen, in 6.4.4.1 festgeschrieben. Die bisher in 6.1.7, 6.1.8 und 6.1.9 enthaltenen Verweise auf die nordamerikanische und europäische Herstellungspraxis entfallen. Diese Herstellungspraktiken, die mit IP7A, IP7B, IP7C codiert bisher auch in Tabelle 5.0.B (mit Querverweisen in Abschn. 6) aufgeführt waren, sind ab 2023 dort nicht mehr zu finden. Das ist insofern plausibel, als Druckgaspackungen nach Definition in den Vorschriften keine Innenverpackungen, sondern Gegenstände sind.

Die Verpackungsanweisungen für Druckgaspackungen (203, Y203, Y963) wurden dahingehend überarbeitet, dass nun die Standardmengen nach UN-Modellvorschriften vorgegeben sind (1.000 mL für Metall, 500 mL für Kunststoff – die übrigens identisch sind zu den bisher in 6.1.7, 6.1.8 und 6.1.9 festgeschriebenen) und sie mit den vorgenannten Änderungen harmonisieren.

Weitaus weniger zahlreich sind Versender, die auch mit den „großen“ Gasflaschen (z. B. *UN-cylinder*) zu tun haben. Die Änderungen in den Abschn. 6.4.1 und 6.4.2 für die Bestimmungen für Auslegung, Herstellung, Prüfung, Inspektion der Verpackungen dieser Gefahrgüter sind zahlreich und detailliert, hier allerdings nicht vollständig zu reflektieren.

Folgende Verpackungsanweisungen wurden geändert: 220, 222, 378, 870, 972, 950, 951, 952,

Gefahrgutliste (Verzeichnis gefährlicher Güter)

- ◆ UN 1169 ist entfallen, jetzt zu versenden unter geänderter UN 1197 (Extracts, liquid, for flavour or aroma).

Abweichungen der Staaten und Airlines

Staaten (neu, gestrichen, geändert)

Eritrea (ERG) (nicht zu verwechseln mit ERG-Code) und **Schweden (SEG)** (Helikopter-Beförderungen gefährlicher Güter benötigen vorherige behördliche Erlaubnis).

Brasilien: neu sortiert (weil die Behördenadresse keine Abweichung ist), frühere **BRG-02** mit Verweis auf brasilianische Vorschriften und **BRG-06** für innerbrasilianische Beförderungen in portugiesischer Sprache sind entfallen.

Frankreich hat die **FRG-06** (Luftpost) geändert, dort ist nun insbesondere die staatliche französische La Poste ausdrücklich genannt, und es ergeht der Hinweis, dass eine Vereinbarung zwischen den offiziellen Postunternehmen Prämisse für eine internationale Luftpostbeförderung ist. Ferner wurde **FRG-08** ergänzt (radioaktive Beförderungen, Nachmeldung an Behörde bei Änderungen (Unternehmensname oder UN-Nummern) ist erforderlich).

Fiji: früher unter DQG zu finden, nun **FJG**.

Luftverkehrsgesellschaften (neu, gestrichen, geändert)

Streichung bei der südafrikanischen **Comair (MN)**, „Commercial“ fliegt aufgrund ihrer Insolvenz nicht mehr.

ABX Air (GB), operiert als Cargo-Airline nicht aus UK, sondern von Ohio, USA, fliegt 24 Boeing 767, macht dabei auch viel für DHL und fliegt laut **GB-01** keinen gefährlichen Abfall.

Air Atlanta Europe (CT), „Snowbird“ mit Sitz auf Island und inzwischen auch Malta, fliegt mit 747 und anderen *Widebodies* Fracht und Pilger.

Avianca Express (EX) als jüngster Vertreter der gleichnamigen kolumbianischen Gruppe, fliegt mit ATR-72, auch ab Aeropuerto Olaya Herrera (Medellin City).

Aero Republica (P5) (vermutlich auch Kolumbien).

Jet2.com (LS), ein britischer Billig- und Ferienflieger, der zurzeit gar keine Fracht fliegt.

Das renommierte Star Alliance-Mitglied **TAP Air Portugal (TP)** hat Abweichungen zum Thema Lithiumbatterien verkündet.

Fedex hat die **FX-08** eingekürzt: Unverändert sind mindestens drei Ausfertigungen der *Shipper's Declaration* gefordert, doch das Anbringen der Schwarz-weiß-Kopien an Versandstücken kann nun unterbleiben.

Air Mauritius hat mit dem Streichen der **MK-13** das frühere CAO-Verbot ad acta gelegt, ob aber tatsächlich solche Beförderungsmöglichkeiten bestehen, bringt man besser vorher über den Spediteur oder den General Sales Agent (GSA) der Airline in Erfahrung.

Philippine Airlines akzeptiert nach ergänzter **PR-01** nun auch UN 0456 (1.4.S).

Saudi-Arabian Airlines hat das pauschale 200 kg-Limit für Trockeneis flexibilisiert: Nach **SV-05** ist vorher anzufragen, welche Menge pro Versandstück je nach Fluggerät zulässig ist.

Singapore Airlines hat **Silkair** inzwischen vollständig integriert, der Name ist vom Markt und aus der **SQ-09** sowie der **TR-04 (Scoot Tigerair)**, der auch noch die liquidierte **Nok-Scoot** abhanden kam, entfernt. Aber auch die noch unter TR gelistete **Scoot Tigerair** gibt es so nicht mehr, die fusionierte Airline tritt inzwischen als **Scoot Pte Ltd** auf.

Tigerair ist (in Singapur) Geschichte, fliegt jedoch im „Jahr des Tigers“ immerhin noch ab der freien Republik China (Taiwan, R.O.C.) als **Tigerair Taiwan** ohne jede angemeldete Abweichung zu den IATA-DGR, aber mit einer wunderschönen, von der taiwanesischen Künstlerin Tong Yang-Tze speziell lackierten B-50015 (*Tiger leap*) [www.youtube.com/watch?v=Ji2JBKiN9b8], was den 1962 geborenen Autor in jeder Hinsicht erfreut: Ein Tiger im Sprung!

975 und wie jedes Jahr 965 bis 970 für Lithiumbatterien.

Unterabschnitt 5.0.2.15 wurde mit der Bemerkung versehen, dass sich das Verwendungsdatum für IBC auf den Innenbehälter (Kunststoff) bezieht.

Unterabschnitt 6.1.7 ist jetzt Fundstelle für flexible Metall- und Kunststoffröhrchen, weil die Druckgaspackungen mitsamt Querweisen in Tabelle 5.0.B entfallen sind.

UN 0059, 0439, 0440, 0441 (Hohlladungen) nach Verpackungsanweisung 137: Hier wurde umformuliert betreffend die Ausrichtung von Hohlladungen innerhalb von Versandstücken: Wirkungsbedingung ist bei diesen Ladungen eine Ausrichtung im Versandstück und Kennzeichnung auf dem Versandstück vorzunehmen. Was

die IATA dort beschreibt, ist auch in BAM-Bescheiden („sicherheitsrelevante Verpackungsmerkmale“) vermerkt und wird in der entsprechenden Branche niemanden überraschen. Bei einer ungeraden Anzahl >1 pro Versandstück bleibt formal eine Regelungslücke, nicht unbedingt ein Regelungsbedarf. Im Fließtext wurden einige Bemerkungen gestrichen, z. B. die Fußnote unter 5.0.2.5.

Markierung, Kennzeichnung, Dokumentation

Unterabschnitt 8.2.1: Die Übergangsfrist für „Handling Information Statement“ auf dem AWB wurde verlängert bis 31. Dezember 2024. Die Markierung für Lithiumbatterien nach 7.1.5.5 benötigt keine Telefonnummer mehr. ■

CBTA – das Thema ab 2023

Die Schulungsanbieter rollen ihre jeweiligen, neuen Programme nun an den Start und für die Nachfrager dürfte es im kommenden Jahr interessant werden, die verschiedenen Optionen zu vergleichen. Auf den ersten Blick sieht es so aus, als ob es Anbieter gibt, welche ihre „alten“ PK-Schulungen nur umlackiert und mit einem CBTA-Etikett versehen haben: Schulungsdauer und Zielgruppen sind scheinbar unverändert. Das würde dem Ziel und Wesen des CBTA nicht gerecht werden und ließe die Chancen, welche das CBTA zu bieten hat, unberücksichtigt. Alpha Gefahrgut Consulting freut sich über das neue CBTA, als endlich die modularisierte Gefahrgut-Schulung weitere Verbreitung finden sollte; das Unternehmen bietet Schulungen in Modulen für Versender oder Verpacker (wie *BASIC*, *PLUS*, *GAS*, *EX*, *INF* oder *RAD*) bereits seit ca. 20 Jahren an.

Essentiell für den Aufwand auf Bestellerseite wird sein, wie gut die Verzahnung zwischen bestellendem Unternehmen bzw. Schulungsteilnehmer und Schulungsanbieter gelingt. Hier geht es nicht nur um Professionalität im Zuschnitt der Schulungsinhalte, sondern auch um Zeit, Kosten und letztlich so elementare Themen wie personenbezogene Daten und Datenschutz.

Aus letzterem Grund fiel auch die Entscheidung gegen eine gemeinsame Datenverarbeitung mit der nachfragenden Seite. Das im Rahmen der Schulung jeweils relevante Kompetenzprofil sowie ein Template, um das Schulungsprogramm zu verwalten (dieses ist nach CBTA auf der nachfragenden Seite erforderlich), werden kostenlos an Kunden abgegeben.

Die nun an den Start rollende CBTA-Schulung bietet nochmals Verbesserungspotenziale auf mehreren Ebenen unter den Stichworten: modular, online, digital, papierlos, Home-Office, Teilzeit. Es bleibt zu hoffen, dass eine größere Zahl gut designter CBTA-Modelle verschiedener Anbieter an den Start kommen, die es zu vergleichen lohnen wird. Mehr Informationen zum neuen CBTA samt *Youtube*-Video unter

www.alpha-gefahren-gut-consulting.de



Flug DGR 2023 bitte zum Gate 64. Flight DGR 2023 now boarding at gate 64.

Damit Ihr Gefahrgut sicher fliegt: IATA-DGR 2023

Die offiziellen Ausgaben der IATA sind in der Praxis die maßgebliche, aktuelle und sichere Rechtsquelle für Gefahrguttransporte im Luftverkehr. Mit allem, was Jahr für Jahr dazu gehört – inklusive UN-Nummern-Liste und dem benutzerfreundlichen Index:



Deutsche Print-Ausgabe:
64. Auflage, ca. 920 Seiten
Bestellnr. 86897488
€ 405,59 (netto € 379,06)

Englische Print-Ausgabe: 64th edition,
ca. 920 Seiten
Bestellnr. 86897489
€ 394,89 (netto € 369,06)

Preisänderungen aufgrund von Wechselkursschwankungen (€/USD) und neuen Preisvergaben möglich.



eco-sto.de/iata



Deutsche Digitalausgabe:
Bestellnr. 86897490
€ 362,79 (netto € 339,06)

Englische Digitalausgabe:
Bestellnr. 86897491
€ 352,09 (netto € 329,06)

Preisänderungen aufgrund von Wechselkursschwankungen (€/USD) und neuen Preisvergaben möglich.

