

# Nur ein großes Thema

**LUFTFRACHT** Die 45. Ausgabe der IATA-DGR tritt am 1. Januar 2013 in Kraft. Gravierende Änderungen gibt es lediglich beim Transport kleiner Lithiumbatterien.

**A**nders als die Regelungen zu Lande und mit Schiffen, werden die Regelungen für den Transport gefährlicher Güter mit dem Flugzeug jährlich geändert. Die Änderungen treten jedes Jahr am 1. Januar in Kraft, und zwar mit sofortiger Wirkung. Übergangsfristen gibt es im Luftverkehr nicht.

## Abschnitt 1 – Anwendung

Eine wesentliche und sehr sinnvolle Änderung gibt es bei der Gültigkeit des Schulungszertifikats. Diese IATA-Bescheinigung gilt jetzt nicht mehr nur exakt bis zum angegebenen Tag, sondern bis zum Ende des Monats, in dem das Zertifikat abläuft.

Es gibt einen neuen Unterabschnitt 1.7 mit der Empfehlung, dass auch andere Stellen als die Luftfahrtunternehmen Gefahrgut-Zwischenfälle oder -Unfälle sowie nicht deklarierte oder falsch deklarierte gefährliche Güter melden. Dies könnten zum Beispiel Spediteure oder Sicherheitsfirmen sein.

## Abschnitt 2 – Begrenzungen

In Abschnitt 2.3 gibt es mehrere Anpassungen hinsichtlich der Gefahrgüter, die durch Passagiere oder Besatzungsmitglieder mitgeführt oder als Gepäck aufgegeben werden dürfen. Unter anderem werden die Bestimmungen für batteriebetriebene Fortbewegungsmittel sowie für Brennstoffzellen (Kartuschen) modifiziert.

„Kleine“ Lithiumbatterien in Ausrüstungen (z.B. Handys mit eingebautem Akku) dürfen künftig per Luftpost verschickt werden – mit Auflagen.

In 2.6.10 werden neue Regelungen für „Kleinstmengen“ als De-Minimis-Transporte eingeführt, die dann als „General Cargo“ befördert werden können.

Einen breiten Raum nehmen geänderte und neue Abweichungen der Staaten und insbesondere die der Luftverkehrsgesellschaften in Abschnitt 2.8 ein (zur Detailübersicht siehe Kasten S. 15).

## Abschnitt 3 – Klassifizierung

Hier gibt es nur wenige Änderungen. In Abschnitt 3.9 werden neue Vorschriften für Lithiumbatterien hinzugefügt. Unter anderem wird für die Produktion der Batterien ein Qualitätsmanagement-System gefordert. Die Konsequenz wird allerdings sein, dass dies vom Versender zu überprüfen ist, eine sehr unglückliche Festlegung, die da getroffen wurde. Gleiches gilt übrigens auch für alle anderen Verkehrsträger.

## Abschnitt 4 – Identifizierung

Es werden zehn neue UN-Nummern in der Gefahrguttabelle hinzugefügt und wieder viele Details in der Tabelle geän-

**Detailänderungen durchziehen fast alle Teile der Vorschriften der 45. IATA-DGR.**

dert. Für Quecksilber wird zum Beispiel die Nebengefahr „giftig“ eingeführt. Eine Liste aller UN-Nummern, bei denen sich Änderungen ergeben haben, finden Sie in der Detailliste (siehe Kasten S. 15).

Mit Ausnahme von einigen Einträgen bei den begrenzten Mengen (30 kg G) wird bei allen Gewichtsangaben mit einem „G“ (=Gross = Bruttogewicht) das „G“ gestrichen. Das heißt, künftig ist ausschließlich das Nettogewicht maßgebend. Die Definition für „Nettogewicht“ im Anhang A wurde dementsprechend geändert. Für Batterien beispielsweise ist das Nettogewicht dann das Gewicht der Batterie selbst.

Zahlreiche Sonderbestimmungen in Abschnitt 4.4 werden überarbeitet, eine Übersicht finden Sie ebenfalls in der Liste im Downloadbereich.

## Abschnitt 5 – Verpacken

Fast alle Verpackungsanweisungen wurden überarbeitet, um Fässer mit nicht abnehmbarem Deckel (1A1, 1B1, 1H1 und



Ladepersonal im Lufttransport: gewappnet durch Gefahrgutschulungen.

1N1) und/oder Kisten aus anderem Metall (4N) als Außenverpackung mit aufzunehmen.

Im vorigen Jahr wurden die Vorschriften bezüglich Absorptionsmaterial geändert und die frühere Tabelle 5.0.B zugunsten einer Regelung mit zweiter Verschlussicherung gestrichen. Jetzt ruderten die Gesetzgeber wieder heftig zurück, schreiben die Anforderungen aber nun direkt in die betreffenden Verpackungsanweisungen. Die Anforderungen nach saugfähigem Material in den Verpackungsanweisungen 350, 351, 360, 361, 373, Y373, 493, 494, 553, 651, 652, 657, 658, 680, 850 und 854 wurden überarbeitet und verlangen nun genügend saugfähiges Material, um den gesamten Inhalt der Innenverpackungen aufzunehmen. Zum Glück betrifft es nicht die „Massenprodukte“.

## Lithiumbatterien: drei statt zwei Teile

Gravierende Änderungen erwarten uns für den Transport von Lithiumbatterien im kommenden Jahr. Aus den bisherigen zwei Teilen der Verpackungsanweisungen (VA) 965 und 968 Teil I und Teil II werden künftig drei Abschnitte – Teil IA, Teil IB und Teil II. Der neue Teil IA beinhaltet im Wesentlichen die bisherigen Teil-I-Vorschriften für den Transport der so genannten Klasse-9-Batterien, auch „große“ Batterien genannt. Dies sind, wie bisher, solche mit mehr als 100 Wattstunden (Wh) beziehungsweise 20 Wattstunden Nennenergie für Lithium-Ionen-Batterien oder -Zellen und mehr als zwei Gramm beziehungsweise einem Gramm Lithiumgehalt für Lithium-Metall-Batterien bzw. -Zellen.

Hier werden die Vorschriften etwas lockerer, die Mengengrenzen von Brutto auf Netto geändert. Netto bedeutet dabei



das reine Gewicht der Batterie bzw. Zelle. Die Verschärfungen greifen beim Transport der „kleinen“ Batterien/Zellen, oft als freigestellte Transporte bezeichnet. Bisher sind die Vorschriften hierzu im Teil II der VA zu finden. Dieser Teil splittet sich ab 1. Januar 2013 in die Teile IB und II. Es werden neue Grenzwerte eingeführt von 2,7 Wattstunden für Lithium-Ionen- bzw. 0,3 Gramm für Lithium-Metall-Batterien.

Bis zu diesen Grenzwerten ist die Anzahl der Batterien pro Versandstück nach wie vor unbegrenzt, bis zum maximalen Gewicht des Packstücks von zehn Kilogramm Bruttogewicht (G) bei Lithium-Ionen und 2,5 Kilogramm G bei Lithium-Metall-Batterien. Oberhalb dieser neuen, sehr niedrigen Grenzwerte bis zu der „Klasse-9-Grenze“ wie oben zum Teil I beschrieben, dürfen nur noch zwei Batterien beziehungsweise acht Zellen je Versandstück enthalten sein, um noch die Freistellungen des Teil

II genießen zu können. Sind mehr Zellen/Batterien pro Packstück enthalten, landet man im neuen Teil IB. Das bedeutet dann, dass nur noch IATA-ausgebildetes Personal mit Zertifikat diese Transporte abwickeln darf. Die neue Kennzeichnung gemäß Teil IB wird zu Problemen bei der Abwicklung führen, da Klasse-9-Label und zusätzlich das Abfertigungskennzeichen für „kleine“ Lithium-Batterien (Caution-Label) anzubringen ist. Die anderen Verkehrsträger kennen diese Kennzeichnung nicht.

Für die neuen Teil IB-Transporte ist keine Shipper's Declaration erforderlich, jedoch eine schriftliche Dokumentation mit Beschreibung der Inhalte. Eine weitere Erleichterung für Teil IB besteht darin, dass keine bauartgeprüften Verpackungen verwendet werden müssen. Last not least müssen alle Luftfrachtbrief-Ersteller (Airwaybill= AWB) aufpassen, da sich die Einträge für die Teil II-Batterien ändern werden. Aus „Lithium ion batteries, not restricted, PI 965“ beispielsweise wird künftig „Lithium ion batteries in compliance with section II of PI 965“.

### Abschnitt 7 - Kennzeichnung

Die Buchstaben- und Ziffernhöhe für die UN-Nummer wird wie bei allen Verkehrsträgern einheitlich festgelegt. Verpackungen über 30 Kilogramm, beziehungsweise Liter = mindestens 12 Millimeter, Verpackungen über 5 kg/L bis 30 kg/L = mindestens sechs Millimeter, bei kleineren Versandstücken sind angemessene Höhen vorgeschrieben. Im Luftverkehr gibt es hierzu eine einjährige Übergangsfrist bis 1. Januar 2014.

### Abschnitt 8 – Dokumentation

Die Formulierungen in 8.1.6.9.2 wurden angepasst durch die Änderung der so genannten „G“-Angaben in der Gefahrgut-tabelle (siehe oben zu Abschnitt 4). Zusatzinformationen für Feuerwerkskörper werden in 8.1.6.11 hinzugefügt.

### Abschnitt 9 - Abfertigung

In 9.5.1.1 wurden die Vorschriften für die Informationen für den Luftfahrzeugführer (NOTOC) geändert. Neue Meldeanforderungen wurden hinzugefügt unter 9.6.4.

### Anhänge A bis G

Einige Begriffsbestimmungen im Anhang A wurden überarbeitet, unter anderem die für Nettogewicht (siehe oben zu Abschnitt 4). In den übrigen Anhängen gibt es nur wenige Änderungen.

**Jürgen Werny**

Gefahrgutexperte, München

## Tabellen online

Eine detaillierte Auflistung aller Änderungen in Form einer tabellarischen Gegenüberstellung IATA-DGR 2012 versus IATA-DGR 2013 stellen wir online unter [www.gefahrgut-online.de](http://www.gefahrgut-online.de) im Menüpunkt „Fachinformationen“ zur Verfügung.

**Lithiumbatterien:** Zwei Tabellen zu den Änderungen beim Transport von Lithiumbatterien per Luftfracht ab 2013 stehen als Download zur Verfügung.



## Lösung mit System

### Für gebrauchte und restentleerte Kunststoffverpackungen schadstoffhaltiger Füllgüter.

Als zertifiziertes Fachunternehmen sorgen wir für die sichere, nachhaltige Rückführung und Verwertung von Kunststoffverpackungen aus Industrie und Gewerbe.

Mit dem **RIGK-G(efahrstoff)-SYSTEM** bieten wir Abfüllern und Vertreibern schadstoffhaltiger Füllgüter die kostenlose Rückgabe ihrer Kunststoffverpackungen durch den industriellen und gewerblichen Endverbraucher an.

Informieren Sie sich jetzt unter [www.rigk.de](http://www.rigk.de)