

Fristloser Übergang

LUFTFRACHT Zum 1. Januar 2014 müssen die Änderungen der IATA-DGR beim Transport gefährlicher Güter per Flugzeug umgesetzt sein. Ein Überblick.

Zum Jahresende stehen wieder Änderungen beim Lufttransport gefährlicher Güter ins Haus. Diese müssen wie gewohnt ohne generelle Übergangsfrist bis zum 1. Januar 2014 umgesetzt werden. Es handelt sich um ein so genanntes „Zwischenintervall“, das heißt es werden keine neuen UN-Empfehlungen umgesetzt, sondern lediglich IATA-interne Änderungen. Es wäre wünschenswert, wenn die IATA auch endlich auf Zweijahresintervalle umstellen würde. Solange diese Organisation aufgrund ihres Monopols auf das Handbuch aber so viel Geld damit verdient, ist wohl nicht mit einer Änderung zu rechnen.

Abschnitt für Abschnitt

Die wichtigsten Neuerungen für Versender und Airlines werden im Folgenden erläutert, gegliedert nach der Struktur des IATA-DGR-Handbuchs.

Abschnitt 1 – Anwendung

In 1.4.2 Buchstabe f) werden neue Vorgaben bezüglich der Information der Piloten und der Ladeplaner hinsichtlich bestimmter Gefahrgüter, die von Passagieren mitgeführt werden dürfen, aufge-

nommen. Den Airlines wird empfohlen, die neuen Verfahren umzusetzen. In 2.3.0.4 wird dann ebenfalls auf diese neue Regelung verwiesen.

Bei den Ausbildungsanforderungen in Abschnitt 1.5 werden bei der Personalkategorie 10 zusätzlich die „Flight operations officers“ und „flight dispatcher“ aufgenommen.

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. Für Rollstühle, die mit Lithiumbatterien betrieben werden, dürfen anstelle eines Akkus mit maximal 300 Wh auch 2 x 160 Wh-Batterien mitgeführt werden.

2.3.3.3 wird neu eingefügt mit Hinweisen zu tragbaren medizinischen Geräten wie AED etc. Geräte mit Batterien mit mehr als 100 Wh/2 Gramm Lithium dürfen nur als Handgepäck mitgeführt werden. Geräte mit kleineren Batterien dürfen wie die sonstigen Elektronikgeräte von Passagieren auch ins aufgegebene Gepäck. Das wird in 2.3.5.9 entsprechend ergänzt.

Einen breiten Raum nehmen wieder die geänderten und neuen Abweichungen der Staaten und insbesondere die der Luftverkehrsgesellschaften in Abschnitt 2.8 ein. Eine neue staatliche Abweichung (MOG-2) ist aufgelistet und sage und schreibe 112 neue Verschärfungen der Luftverkehrsgesellschaften. Eine nicht unerhebliche Anzahl davon befasst sich mal wieder mit dem Thema Lithiumbatterien. Es wird immer schwieriger, Gesellschaften zu finden, die Lithiumbatterien überhaupt noch mitnehmen. Es gibt sogar Initiativen, Lithium-Metall-Batterien im Luftverkehr generell zu verbieten. Da sind interessante Diskussionen vorprogrammiert bei den nächsten ICAO-Sitzungen.

Abschnitt 3 – Klassifizierung

Die Überschrift zu Abschnitt 3.9 wird geändert von „Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände“ in „Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände einschließlich umweltgefährdender Stoffe“.

In 3.3.3.1 Buchstabe d) fordert ein neuer Zusatz, dass in der Shipper's Declaration auf die Anwendung der Viskositätsregelung in 3.3.3 hingewiesen wird.



Abschnitt 4 – Identifizierung

In der Gefahrgutliste wurden nun auch alle UN-Nummern aufgenommen, die für andere Verkehrsträger relevant sind, nicht aber für den Luftverkehr. Dies sind die UN-Nummern 1327, 1372, 1374, 1387, 1856, 1857, 2216, 3360, 3496 und 3497. Man hat diesen UN-Nummern generell den Status „verboten“ in den blauen Seiten zugewiesen.

Das ist auch für alle o.g. UN-Nummern in Ordnung, nur nicht für die UN 3496, die Nickel-Metallhydrid-Batterien. Nur über die zugeordnete neue Sonderbestimmung A806 wird klar, dass diese Batterien im Luftverkehr sehr wohl transportiert werden dürfen unter Beachtung der Sonderbestimmung A123. Der Hinweis „verboten“ sollte für die UN 3496 hier bei der nächsten Überarbeitung gestrichen werden, da er verwirrend ist.

In den Sonderbestimmungen A4 und A5 wird ergänzt, dass die Anwendung dieser Bestimmungen auch in die Shipper's Declaration einzutragen ist. Wie oben schon erwähnt, wird eine neue Sonderbestimmung A806 für die UN 3496 aufgenommen.

Abschnitt 5 – Verpacken

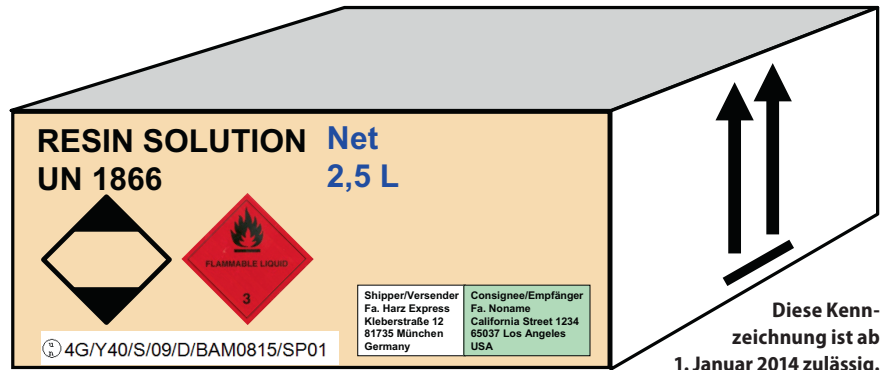
In 5.0.2.11 wird bei den Regelungen über das Zusammenpacken („All packed in one“) eine neue Anmerkung 4 aufgenommen. Diese besagt, dass für die Gefahrgüter, bei denen in den Spalten J oder L keine Mengenangabe steht, sondern ein Verweis auf eine Verpackungsanweisung, die Mengengrenzen aus der Verpackungsanweisung für die Berechnung des Q-Wertes zu nehmen sind.

In den Verpackungsanweisungen 216 (UN 3478 und 3479), 375 (UN 3473), 496 (UN 3476) und 874 (UN 3477) für Brennstoffzellen-Kartuschen in Ausrüstungen wird der Verweis auf den Standard IEC 62282-6-100 Ausgabe 1 geändert in Standard IEC 62282-6-100 Ausgabe 1 inkl. Amendment 1.

In der VA 954 für Trockeneis wird bei Buchstabe e) klargestellt, dass bei Verwendung von Umverpackungen (Overpacks) die Gesamtmenge an Trockeneis in der Umverpackung anzugeben ist.

Und wieder Lithiumbatterien

Alle sechs Verpackungsanweisungen (VA 965 – 970) für Lithiumbatterien werden zunächst strukturell überarbeitet, um Doppelnennungen und unnötige Verweise zu vermeiden.



Eine wesentliche inhaltliche Änderung gibt es für die zum 1. Januar 2013 neu eingeführte Variante IB in den VA 965 und 968. Für die neuen Teil IB-Transporte, die nur für den Transport der Batterien alleine relevant sind, war zunächst keine Shipper's Declaration erforderlich, jedoch eine schriftliche Dokumentation mit Beschreibung der Inhalte im AWB. Nun hat man wohl festgestellt, dass dies in der Praxis zu größeren Problemen geführt hat und verlangt ab 2014 auch eine Shipper's Declaration. Allerdings hat man hierfür eine Übergangsfrist bis 30.3.2014 eingeräumt. Bis zu diesem Zeitpunkt darf noch die Variante nach aktuellem Handbuch 2013 verwendet werden.

Abschnitt 6 – Verpackungsspezifikation und Prüfung

Im Abschnitt 6 gibt es keine Änderungen.

Abschnitt 7 – Kennzeichnung

Die Vorschriften zur Kennzeichnung von Umverpackungen wurden von 7.1.4 nach 7.1.7 verschoben, wo sie aus strukturellen Gründen besser hinpassen.

Eine sinnvolle Änderung gibt es in 7.1.5.5 des Handbuchs. Es geht um die zusätzliche Anbringung des Kennzeichens für begrenzte Mengen gemäß ADR/RID/IMDG-Code. Wenn die Bedingungen aus ADR/RID/IMDG-Code für begrenzte Mengen erfüllt sind, darf zusätzlich zu den nach IATA-DGR erforderlichen Kennzeichnungen und Markierungen das „LQ-Label“ gemäß ADR/RID/IMDG-Code angebracht werden (s. Grafik oben). Die Variante mit dem „Y“ ist, wie bisher auch schon, nur zulässig, wenn der Transport nach IATA-DGR als begrenzte Menge erfolgt. Im Luftverkehr gibt es bei den „limited quantities“ gegenüber den anderen Verkehrsträgern in der Regel deutlich reduzierte Inhalte je Versandstück, daher ein eigenes Kennzeichen mit dem „Y“.

Mit der Erlaubnis dieser Zusatzkennzeichnung beseitigt man ein großes Problem aus der Praxis. Für den Zulauf und Nachlauf zum/vom Flughafen war nie

klar, ob die Regelungen für begrenzte Mengen auf der Straße anwendbar sind oder nicht. Das hat man nun elegant gelöst.

In 7.2.4.7.1 wird klargestellt, wie die Dimensionen des Lithiumbatterie-Abfertigungskennzeichens zu verstehen sind.

Abschnitt 8 – Dokumentation

Die Beschreibung der Inhalte der Shipper's Declaration werden hinsichtlich der IB-Variante für Lithiumbatterien modifiziert. In der Spalte „Packing instruction“ der Shipper's Declaration ist dann einzutragen 965IB bzw. 968IB.

Ein Beispiel einer solchen DGD wird als Abbildung 8.1.P hinzugefügt. Dort ist allerdings ein Fehler aus meiner Sicht, da der Zusatz „IB“ im Feld „Authorization“ eingetragen ist und das nicht konform ist mit der Erläuterung in 8.1.6.9.3.

Abschnitt 9 – Abfertigung

In 9.5.1.1 wurden die Vorschriften für die Informationen für den Luftfahrzeugführer (NOTOC) zum 1.1.2013 dahingehend geändert, dass die NOTOC auch den Operations-Mitarbeitern vorliegen muss. Diese Änderung tritt nun zum 1.1.2014 in Kraft, die Airlines müssen ihre Verfahren bis dahin umgestellt haben.

Ferner wurden die Vorschriften zur Lagerung, Verladung und Inspektion radioaktiver Stoffe von 9.3.10 nach 10.9.3 verschoben

Abschnitt 10 – Radioaktive Stoffe

Zum Abschnitt 10.9.3 siehe oben. In 10.3.11.1.5 wird eine Erläuterung zu leeren Typ-B-Versandstücken aufgenommen. An anderen Stellen wird dann ebenfalls auf diese neue Regelung verwiesen.

Anhänge A bis H

Im neuen Anhang H gibt es bereits einen Ausblick auf die Änderungen 2015. Diese beruhen dann bereits auf der 18. Ausgabe der UN-Empfehlungen, die vor kurzem veröffentlicht wurden.

Jürgen Werny

Gefahrgutexperte, München