

Auf der Startbahn II.

Die Vorschriften für den Gefahrguttransport per Flugzeug ändern sich alljährlich. GeLa zeigt, welche neuen Regelungen in der 46. AUSGABE DER IATA-DGR zu beachten sind.

Von Michael Miska, Castrop-Rauxel*

Die 46. Ausgabe der Dangerous Goods Regulations (DGR) der International Air Transport Association (IATA) gilt in diesem Kalenderjahr. Im zweiten Teil dieses Beitrags sind weitere Änderungen und die Neuerungen bei den Abweichungen der Luftverkehrsgesellschaften zusammengestellt.

Änderungen kurz überfliegen

In Anh. B.2.2.4 sind nun drei zusätzliche **IMP-Codes** (Interline Message Procedure) aufgeführt: RDS (Diagnostische Proben), REQ (Gefahrgut in freigestellten Mengen), RRE (Radioaktive Stoffe in freigestellten Packstücken).

Versender von **Sauerstoffgeneratoren** oder **Atemschutzausrüstung** (Protective Breathing Equipment – PBE) sollten sich mit den Änderungen in Unterabschn. 8.1.6.11.3 und 7.1.5.1 (h) vertraut machen. **UN 2037, Gaspatronen** – sofern sie keine Nebengefahren aufweisen oder aus anderen Gründen ohnehin verboten sind (siehe Gefahrgutliste) – lassen sich jetzt auch als begrenzte Menge (Limited Quantity) nach Unterabschn. 2.8 befördern.

Klassifizierer von Aerosolen und Aerosolzerstäubern sollten einen Blick in die geänderten Klassifizierungsvorschriften in Unterabschn. 3.2.5 werfen. Grundsätzlich hält der Trend der letzten Jahre an, die IATA-DGR um diese Regelungen zu erleichtern und stattdessen auf das Handbuch Prüfungen und Kriterien der UN-Modellvorschriften zu verweisen (zum Beispiel Anmerkung 3. in Unterabschn. 3.4.0.1 und Unterabschn. 3.4.4). Der Unterabschn. 3.5.1.3 ist nur irrtümlich entfallen: Der entsprechende Text der 45. Ausgabe gilt unverändert. Wie im überarbeiteten Unterabschn. 3.4.1.2.4. unter anderem präzisiert wird, sind die in Anh. C.1 aufgeführten selbstersetzbaren Substanzen der Unterklasse 4.1 nur zur Beförderung in Packstücken erlaubt.

Die Klassifizierungsvorschriften für Stoffe der Klasse 9 sind überarbeitet worden. In Unterabschn. 3.9.1.2 und 3.9.2.5 finden sich nun auch Regelungen



Luftfrachtverladung in einen Jumbo-Fracht am Frankfurter Flughafen (foto: Fraport)

für Genetisch Modifizierte Organismen (GMO) und Genetisch Modifizierte Mikroorganismen (GMMO). Sie unterliegen dann den IATA-DGR, wenn sie

nicht durch die zuständigen nationalen Behörden der Absende-, Transit- und Empfängerstaaten zum Gebrauch genehmigt sind. Auch umweltgefährdende Substanzen sind nun in einem separaten Unterabschnitt genannt: 3.9.2.4 verweist auf die Sonderbestimmung A97, welche jetzt ebenfalls umfangreicher ist.

Manche Beteiligte haben ihre liebe Mühe damit, das gefährliche Gut korrekt zu identifizieren und der **richtigen Versandbezeichnung** zuzuordnen. Der Unterabschn. 4.1 ist umfassend überarbeitet und neu formuliert worden. Dadurch könnte der Text allgemein besser lesbar und leichter verständlich geworden sein. Die **Gefahrgutliste** in Unterabschn. 4.2 hat viele Änderungen, teils nur im Detail, über sich ergehen lassen müssen, vor allem wegen der neu aufgenommenen zusätzlichen UN-Nummern infolge der beabsichtigten Trennung von Gefahrgütern, die in verschiedenen Aggregatzuständen existieren können.

Was sich bei den **Sonderbestimmungen** hauptsächlich geändert hat, ist im **Kasten auf Seite 22** zusammengefasst. Wer von **staatlichen Ausnahmegenehmigungen** Gebrauch machen möchte, sollte die Änderungen in Unterabschn. 2.6.1 beachten.

Abschn. 10 – **Radioaktive Stoffe** hat eine komplett neu formulierte Einleitung erhalten. Vor allem die erforderlichen Qualitätssicherungs- und Strahlenschutzprogramme geraten nun besser in den Fokus. Weitere Änderungen sind in Unterabschn. 10.3.1 (Definition) und 10.5.8.3 (betrifft spaltbare Stoffe und Uranhexafluorid) zu finden.

Addendum zu den IATA-DGR 2005

Im Januar dieses Jahres hat die IATA eine Addendum zur 46. Ausgabe der DGR veröffentlicht (siehe **Seite 7**). Diese Korrekturen bei den Abweichungen der Luftverkehrsgesellschaften sind in der Zusammenstellung auf **Seite 23** bereits berücksichtigt. Weitere wichtige Änderungen sind:

- BEG-03 (Belgien): UN 3317 zusätzlich aufgeführt
- CAG-20 (Kanada): Ausnahme erlassen, damit Versendererklärung laut 46. Ausgabe der IATA-DGR in Kanada vorschriftenkonform
- Unterabschn. 2.3.2.2: „Sport“ streichen, Munition bleibt
- Tab. 2.3.A: Eintrag für UN 0014
- Unterabschn. 3.2.5.2: Klassifizierung von Aerosolen
- Unterabschn. 3.5.1.3: ist irrtümlich entfallen, Text laut 45. Ausgabe gilt
- Unterabschn. 4.2, Gefahrgutliste: richtige

Versandbezeichnung für UN 3468 und 2557

- Sondervorschrift A20: neues Kennzeichen muss aufgebracht sein
- Verpackungsvorschrift 409: Nachtrag für UN 1389
- Verpackungsvorschrift 605: Textkorrektur
- Verpackungsvorschrift 616: Nachträge und Änderungen bei Innen- und Einzelverpackungen für UN 1751 und UN 3458. Eintrag für UN 2730 streichen
- Verpackungsvorschrift Y616: Eintrag für UN 2730 streichen
- Verpackungsvorschrift 650: Präzisierung betreffend Gepäckverbot
- Verpackungsvorschrift 904: Air Waybill-Eintrag komplettiert
- Verpackungsvorschrift 918: Textkorrektur
- Abschn. 8: Korrekturen in den Mustern Versendererklärungen betreffend Abb. 8.1.D, 8.1.E, 8.1.F, 8.1.G, 8.1.L und 8.1.N

* www.alpha-gefahren-gut-consulting.de

Eine **Annahmekontrollliste** zu verwenden, ist bei der Abfertigung von Packstücken, die lediglich Gefahrgut in freigestellten Mengen enthalten, nicht mehr gefordert. Diese Erleichterung gilt auch bei der Abfertigung freigestellter Packstücke der Klasse 7. Geringfügige, nicht sicherheitsrelevante Unstimmigkeiten sollen nach Anmerkung 3 in Unterabschn. 9.1.4 kein Ablehnungsgrund bei der Gefahrgutannahmekontrolle sein.

Zwölf an einem Tisch

Der IATA-Gefahrgutausschuss setzt sich unverändert aus zwölf Mitgliedern zusammen, doch es gibt einige personelle Veränderungen: Air France hat nun Pascale Masson delegiert, und Swiss International ist nicht mehr vertreten. Neu in den Ausschuss rückte dafür Gajandran Sokayan von Singapore Airlines Cargo.

Das IATA-Sekretariat wurde unlängst mit Rhonda Jessop auf vier Mitarbeiter verstärkt, doppelt so viele wie noch vor wenigen Jahren. Sie ist auf der neu geschaffenen Position zuständig für Gefahrgüter und Training. Neben den unverändert als exorbitant teuer zu empfindenden Preisen für die Handbuchausgaben der IATA-DGR darf dies als weiteres Hinweis dafür gelten, dass die IATA mit ihren – zum größten Teil aus den behördlichen Technical Instructions (TI) der International Civil Aviation Organization (ICAO) abgeleiteten – Transportvorschriften für gefährliche Güter auch künftig mehr als nur Kleingeld zu verdienen gedenkt.

Schulungsunterlagen müssen zugelassen sein

Um sich vor unliebsamen Überraschungen zu schützen, ist es sinnvoll, sich zuvor zu vergewissern, ob die in Trainings verwendeten Unterlagen von der zuständigen Überwachungsbehörde – in Deutschland das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) – zugelassen worden sind. Das gilt auch für diverse von der IATA vertriebene Publikationen und Schulungsunterlagen. Beim Einsatz im Fernstudium ist zusätzlich darauf zu achten,

dass die entsprechenden Lehrgänge und Unterlagen, wie in Deutschland vorgeschrieben, von der Zentralstelle für Fernunterricht (ZFU) zugelassen sind.

Es ist auch nicht erforderlich, einen von der IATA anerkannten Lehrgang zu besuchen. Notwendig ist ein behördlich anerkannter Zertifikatslehrgang zur Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr nach ICAO-TI. Die wenigsten behördlich anerkannten (hierzulande vom LBA) Schulungsanbieter lassen sich zusätzlich kostenpflichtig von der IATA zertifizieren und in den entsprechenden Werbeseiten der DGR listen.

Bei den aktuellen Ausgaben der IATA-DGR-Handbücher ist der zuvor augenfällige Slogan „IATA – Führend in Sicherheit“ auf der Titelseite nicht mehr vorhanden: vielleicht ein Indiz für eine gesunde Portion Selbstkritik. Denn auch die aktuellen Ausgaben sind leider nicht ganz fehlerfrei. Und wie gewohnt empfiehlt es sich, mit der englischen Originalausgabe zu arbeiten, denn die deutsche Ausgabe liest sich wegen der zuweilen missratenen Übersetzung nicht nur stellenweise ulkig. Sie enthält erfahrungsgemäß regelmäßig weitere Fehler, vor allem durch die Übersetzung. Wer vorwiegend mit der deutschen Ausgabe arbeitet, sollte zumindest die englische Ausgabe zusätzlich verwenden, um Inhalte abzugleichen. Sind inhaltliche Differenzen erkennbar, hat der englische Text grundsätzlich Vorrang.

Wichtige Änderungen bei den Sonderbestimmungen (Unterabschn. 4.4)

Sonderbestimmung	Änderung
A1	staatliche Ausnahmegenehmigungen: modifiziert
A21	gilt jetzt auch für Fahrzeuge mit Hybridantrieb
A41	bisherige Verpackungsvorschrift 951 integriert
A45	Übergangsregelung für Lithiumzellen und -batterien älterer Bauart entfallen
A47	gilt nun auch für UN 3373 (Diagnostische/Klinische Proben)
A51	konkretisiert: Flugzeuggeneratoren, maximal 100 Kilogramm brutto pro Packstück
A60	Homogene Mischungen mit nicht mehr als 35 Masseprozent Azocarbonamid und mindestens 65 Prozent inerte Stoffe unterliegen nicht den IATA-DGR (Not Restricted).
A78	für radioaktive Stoffe mit Nebengefahr
A81	Bei den Mengengrenzungen sind Körperflüssigkeiten nicht mehr zu berücksichtigen.
A88	konkretisiert: gilt nur für CAO
A97	umfangreicherer Text für UN 3077 und UN 3082
A100	konkretisiert: gilt für Treibstoffe für Antriebe mit Funkenzündung
A109	staatliche Ausnahmegenehmigungen: modifiziert
A111	Auch unbrauchbare Sauerstoffgeneratoren sind verboten.
A112	Konsumgüter nur möglich, wenn auf PAX erlaubt
A132 bis A144	neu aufgenommen

Eine feine Sache ist das Nachschlagewerk *Dangerous Goods Regulations Quick Reference* im Postkartenformat. Es enthält ausgesuchte Inhalte des Gesamtwerks und ist empfehlenswert für jeden, der im Tagesgeschäft vorrangig auf diese Inhalte zugreifen muss und nicht immer das kiloschwere Gesamtwissen mit sich herumschleppen möchte.

Überarbeitet wurden auch die einleitenden Hinweise in Abschn. 1 (Anwendung der Vorschriften), wie die IATA-DGR anzuwenden und welche Sendungen gegebenenfalls freigestellt sind. Dort ist jetzt deutlicher herausgestellt, dass die privatwirtschaftlich erarbeiteten IATA-DGR nicht gelten, wenn eine Gefahrgutsendung an eine Fluggesellschaft gegeben wird, die weder IATA-Mitglied noch Partner des IATA-*Interline Agreement Cargo* ist. Aber bitte beachten: Die behördlichen ICAO-TI gelten dann immer noch – Guten Flug. ■

Änderungen bei den Abweichungen der Luftverkehrsgesellschaften

Amerika

Avianca – AV-02: entfallen (betrifft das Nichtakzeptieren von Klasse 7-Stoffen).
Continental Airlines – CO-08: Telefonnummern für Buchung beim Servicecenter.
Delta Air Lines – DL-01: freigestellte Packstücke der Klasse 7 werden akzeptiert. **DL-02** (zuvor DL-05): Embargo für Abfall. **DL-03** (zuvor DL-07): flüssige Gefahrgüter nur in zusammengesetzten Verpackungen oder in Umverpackungen.
LAN Chile Airlines – LA-02: Verzicht auf Kopie der Annahmekontrollliste. **LA-03:** entfallen (betrifft das Verbot für Klasse 1-Stoffe auf PAX). **LA-05:** betrifft Sauerstoffgeneratoren, restriktiver formuliert. **LA-06:** betrifft Stoffe der Unterklasse 6.1, neu formuliert: unter anderem kein PAX-Verbot mehr, jetzt spezielle Verpackungsanforderungen. **LA-10:** für Fahrzeuge, Änderungen betreffen vor allem Batterien.
Northwest Airlines – NW-01: Annahmeverfahren modifiziert, unter anderem ist die Autorisierungsnummer entfallen. **NW-03:** entfallen (betrifft Lithiumbatterien).
Transportes Aéreos Meridionais – JJ-05: Sicherheitsdatenblatt-Pflicht. **JJ-06:** neu, für Diagnostische Proben.
United Airlines – UA-08: abweichender Service bei *Codeshare*-Partnern. **UA-11:** keine freigestellten Mengen. **UA-12:** *Air Waybill*-Einträge bei „not restricted“ laut diverser Sonderbestimmungen. **UA-13:** Sauerstoffgeneratoren nur nach Spezifikationen der Air Transport Association of America (ATA) verpackt.
US Airways – US-06: entfallen (betrifft Bergungsverpackungen). **US-09:** Diagnostische Proben der UN 3373 nicht zulässig bei Stoffen der Risikogruppen 2, 3 und 4. Alle Substanzen mit Pathogenen nur als UN 2814 oder UN 2900.

Integrators

European Air Transport – DHL – QY-01: geändertes Annahmeverfahren.
Federal Express – FX-09: Embargo für Stoffe der Unterklasse 6.2, Risikogruppe 4. **FX-15:** Verbot erweitert um UN 1162 und UN 1308. [FedEx fliegt viel via Hub Paris: Notfall-Telefonnummer laut FRG-09 erforderlich (GeLa 1/2005, Seite 13)]
United Parcel Service – 5X-02, 5X-03: Reihenfolge der Gefahrgutdaten nur gemäß Unterabschn. 8.1.6.9.1 (a).

Europa

Adria Airways – JP-01: Gefahrgüter komplett verboten, nun auch für Trockeneis (UN 1845).
Aer Lingus – EI-01: 1A1, 1A2, 1B1, 1B2 nur in Umverpackung. **EI-02:** keine angehängten UN-Spezifikationsmarkierungen. **EI-03:** keine Bergungsverpackungen.
Air Austral – UU-04: neue Kommunikationsdaten. **UU-05:** Restriktionen für Blut und biologische Produkte. **UU-06:** CAO nur nach besonderer Erlaubnis, Anfrage zehn Tage im Voraus.
Air France – AF-06: kein Gefahrgut (außer ID 8000 und UN 1845) in Sammelsendungen.
British Airways – BA-01: Kombinationsverpackungen 6HA1 von Restriktion ausgenommen. **BA-02:** entfallen (betrifft Bergungsverpackungen).
British Mediterranean Airways – KJ-06: Lithiumbatterien teilweise verboten.
Cargolux – CV-01: Embargo für spaltbare radioaktive Stoffe. **CV-02:** Embargo für Abfälle. **CV-03:** kein Gefahrgut in Luftpost.
Corsair – SS-01: keine Klasse 7-Stoffe.
Czech Airlines – OK-01: kein Gefahrgut in Luftpost. **OK-02:** Gefahrenkennzeichen mit Text gefordert. **OK-03:** keine spaltbaren radioaktiven Stoffe.
Deutsche Lufthansa/Lufthansa Cargo – LH-07: entfallen (betrifft Umverpackungen und

CAO). **LH-09:** entfallen (betrifft Vermerke im *Air Waybill* bei „not restricted“ laut diverser Sonderbestimmungen). **LH-11:** entfallen. **LH-12:** Diagnostische/Klinische Proben. Neu formuliert, Kernaussage bleibt: Nicht alles als UN 3373 erlaubt.
Finnair – AY-01 (zuvor AY-02): Gefahrgutrestriktionen auf Finnair Ferienflügen.
Royal Dutch Airlines/KLM Cityhopper – KL-01: entfallen (enthielt Verbot für Gefahrgut in Sammelsendungen). **KL-02:** Ausnahme vom Verbot für Klasse 1-Stoffe modifiziert: Bislang war nur *Sportmunition* im aufgegebenen Gepäck erlaubt. **KL-04:** Ausnahmegenehmigungen. **KL-05:** entfallen (betrifft Ausnahmegenehmigungen).
Spanair – JK-06: entfallen (beinhaltete das Nichtakzeptieren von Gefahrgut in Containern oder Ladeeinheiten).
Turkish Airlines – TK-02: 24-Stunden-Notfalltelefonnummer auf Versendererklärung und Packstück. **TK-03:** Restriktionen für Gefahrgut in Sammelsendungen oder alle Sendungsteile von einem Urversender. **TK-04:** Buchung und Bestätigung über Turkish Cargo Reservation Department erforderlich. **TK-05:** Einzelverpackungen für gefährliche Flüssigkeiten nur umverpackt. **TK-06:** kein Gefahrgut in Luftpost. **TK-07:** detaillierte Sicherheitsdatenblatt-Pflicht.

Mittlerer und Ferner Osten

China Airlines – CI-03: Restriktionen für Gefahrgut in Sammelsendungen.
All Nippon Airways – NH-09: 1A1, 1A2, 1B1, 1B2, 3A1, 3A2, 3B1, 3B2 nur umverpackt.
Garuda Indonesia – GA-03: keine begrenzten Mengen.
Japan Airlines – JL-01: entfallen (betrifft vorherige Reservierungspflicht). **JL-07:** entfallen (Zusatzklärung auf *Air Waybill* für leere, gereinigte Verpackungen). **JL-09:** Umverpackungsanforderung für 1A1 konkretisiert. **JL-11:** 24-Stunden-Notfalltelefonnummer.
Philippine Airlines – PR-02: keine Rollstühle und Mobilitätshilfen mit nichtauslaufsicheren Batterien als aufgegebenes Gepäck. **PR-03:** Restriktion für Brennstoffbehälter für Campingöfen.
Saudi Arabian Airlines – SV-02: UN 1266 als begrenzte Menge erlaubt. **SV-10:** analog PR-02. **SV-11:** analog PR-03.
Singapore Airlines/Singapore Airlines Cargo – SQ-09: Gefahrgut von anderen Carriern nur nach vorheriger Vereinbarung.
Thai Airways International – TG-02: Umverpackungspflicht nur noch für 1A1-Verpackungen.



Australien/Ozeanien

Air Nuigini – PX-07: Sicherheitsdatenpflicht. **PX-08:** Diagnostische Proben nach Verpackungsvorschrift 650 nicht in der Kabine, nur als Fracht.
Air Pacific – FJ-01: keine Klasse 7-Stoffe. **FJ-02:** keine Munition im aufgegebenen Gepäck.
Continental Micronesia – CS-09: für UN 1845 weitere Flugzeugtypen und Mengengrenzen.
Skippers Aviation – JW-01: Gefahrenkennzeichen mit Text. **JW-02:** keine Streichhölzer für Crew und Passagiere. **JW-03:** analog PX-08. **JW-04:** keine Unterklasse 5.2-Stoffe.

Afrika

Air Mauritius – MK-01: Zusatzanforderungen für Klasse 7-Stoffe. **MK-02:** keine Feuerwerkskörper.
Egyptair – MS-01: Name, Adresse und Telefonnummer des Empfängers auf *Air Waybill* und Packstück, Rücknahme-Erklärung des Versenders. **MS-02:** keine freigestellten Mengen ägyptischer Versender. **MS-03:** keine infizierten Tiere, weder tot, noch lebendig.