

# Neue Nummern

**LUFTFRACHT** Die 56. Ausgabe des Handbuchs IATA-DGR bringt zum 1. Januar 2015 einige Änderungen beim Lufttransport gefährlicher Güter.

**D**as Jahresende naht und – same procedure as every year – es stehen wieder Änderungen beim Lufttransport gefährlicher Güter ins Haus. Diese Neuerungen müssen, wie gewohnt ohne allgemeine Übergangsfrist, bis zum 1. Januar 2015 umgesetzt werden. Für einige Änderungen werden jedoch individuelle Übergangsfristen festgelegt, zum Beispiel für die Anwendung der neuen Zeichenhöhe bei der Markierung „OVERPACK“. Grundlage der Änderungen ist die 18. Ausgabe der UN-Empfehlungen, die von ICAO und IATA im Laufe der Jahre 2013/2014 umgesetzt wurden.

## Abchnitt 1 – Anwendung

In 1.2.11 wurde ein neuer Unterabschnitt aufgenommen mit Freistellungen für Leuchtmittel, die bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten. In der Sonderbestimmung A69 wurden demzufolge die Passagen über Lampen gestrichen.

Die Informationen über nicht erlaubte Gefahrgüter im Passagiergepäck müssen den Passagieren nun explizit von den Airlines vorgelegt werden. Es reicht nicht mehr, diese nur zur Verfügung zu stellen. Das erfordert Änderungen der Verfahren beim Check-in.

## Abchnitt 2 – Begrenzungen

Es gibt einige Korrekturen und Ergänzungen bei den Regelungen für das Passagiergepäck, viele davon betreffen wieder das Thema Lithiumbatterien.

Einen breiten Raum nehmen wie immer die geänderten und neuen Abweichungen der Staaten und insbesondere die der Luftverkehrsgesellschaften in Abschnitt 2.8 ein. Eine Auflistung der Änderungen enthält die Detailübersicht unter [www.gefahrgut-online.de](http://www.gefahrgut-online.de) (siehe Kasten).

## Abchnitt 3 – Klassifizierung

Ein zusätzlicher Hinweis bezüglich Gegenständen wird aufgenommen, dass diese keinen Verpackungsgruppen (mehr) zugeordnet sind. Dies betrifft elf UN-

Nummern, unter anderem die UN 3090, UN 3091, UN 3480 und UN 3481 für Lithiumbatterien. Für Verpackungszwecke ist jegliche Vorgabe einer bestimmten Prüfanforderung der Verpackung in der anwendbaren Verpackungsanweisung festgelegt. Auswirkungen hat dies demzufolge nur für die Shipper's Declaration, hier darf ab 1. Januar 2015 die Verpackungsgruppe nicht mehr erscheinen, sonst droht eine Ablehnung beim Check am Flughafen.

Für viskose Stoffe der Klasse 3 (Farben, Lacke, Klebstoffe etc.), die aufgrund ihrer Viskosität in Verpackungsgruppe III eingestuft werden dürfen, wird nun eindeutig festgelegt, wie der Hinweis in der Shipper's Declaration einzutragen ist. Im Feld „Additional Handling Information“ ist einzutragen: „UN xxxx 3.3.3.1.1“, wobei anstelle von xxxx die UN-Nummer einzutragen ist, also zum Beispiel. „UN 1133 3.3.3.1.1“.

---

**In der Gefahrguttabelle kommen 20 neue UN-Nummern dazu, vor allem bei den adsorbierten Gasen.**

---

## Abchnitt 4 – Identifizierung

Es werden 20 neue UN-Nummern in der Gefahrguttabelle hinzugefügt, die meisten betreffen die neue Gruppe der adsorbierten Gase. In der Tabelle selbst werden wieder viele Details geändert.

Der neue Eintrag UN 3509 ALTVERPACUNG, LEER, UNGEREINIGT darf im Luftverkehr nicht verwendet werden. Lithium-Metall-Batterien der UN-Nummer 3090 werden generell auf Passagiermaschinen verboten. In den Spalten I und J der Gefahrguttabelle wird dies entsprechend vermerkt. Das Embargo gilt jedoch nicht, wenn die Batterien der Ausrüstung beige packt oder schon im Gerät eingebaut sind (UN 3091).

**Die Informationen über nicht erlaubte Gefahrgüter im Passagiergepäck müssen den Reisenden künftig vorgelegt werden. Es genügt nicht, sie nur zur Verfügung zu stellen.**

Einige Sonderbestimmungen werden überarbeitet und einige neu hinzugefügt. So zum Beispiel die neue A192 für Farbe und Farbzubehörstoffe. Die offizielle Benennung für die Beförderung „Farbzubehörstoffe“ darf für Sendungen von Versandstücken verwendet werden, die „Farbe“ und „Farbzubehörstoffe“ in ein und demselben Versandstück enthalten (all packed in one). Oder die neue A196 für die umweltgefährdenden Stoffe der UN 3077 und UN 3082.

Diese Stoffe unterliegen keinen anderen Bestimmungen dieser Vorschriften mehr, wenn sie in Einzelverpackungen oder zusammengesetzten Verpackungen mit einer Nettomenge pro Einzel- oder Innenverpackung von höchstens 5 l für flüssige Stoffe beziehungsweise einem Nettogewicht von höchstens 5 kg für feste Stoffe befördert werden, vorausgesetzt die Verpackungen entsprechen den allgemeinen Anforderungen von 5.0.2.4.1, 5.0.2.6.1.1 und 5.0.2.8.



### Abschnitt 5 – Verpacken

In 5.0.1.5 wird der Passus über Cargo-Aircraft-Only-Versandstücke (CAO) in Umverpackungen ersatzlos gestrichen. Das bringt mehr Flexibilität auf der einen Seite für die Versender, andererseits aber möglicherweise mehr Abstimmungsaufwand zwischen Speditionen und Airlines bezüglich der Mitnahmemöglichkeit von CAO-Versandstücken, da die Ladeplätze im Flugzeug nach wie vor begrenzt sind. Neue Verpackungsanweisungen (VA) werden hinzugefügt für die neuen UN-Nummern. Die VA 968 für Lithium-Metall-Batterien wird dahingehend geändert, dass der Transport auf Passagiermaschinen grundsätzlich verboten wird, wie oben schon beschrieben. Alle Versandstücke (Teil IA, Teil IB und Teil II) müssen künftig mit dem CAO-Kennzeichen versehen werden.

Bei Teil IA muss es auf derselben Oberfläche wie das Gefahrenkennzeichen der Klasse 9 angebracht sein.

Bei Teil IB muss es auf derselben Oberfläche wie das Gefahrenkennzeichen der Klasse 9 und das Lithium-Batterie-Abfertigungskennzeichen angebracht sein.

Bei Teil II muss es auf derselben Oberfläche wie das Lithium-Batterie-Abfertigungskennzeichen angebracht sein, wenn die Abmessungen des Versandstücks es zulassen.

Im Luftfrachtbrief muss dadurch auch der Hinweis „Cargo Aircraft Only“ oder „CAO“ eingetragen werden.

Die Bedingung einer festen Metallzwischenverpackung, die ja für den Versand auf Passagierflugzeugen nach Teil IA gefordert war, wird dementsprechend aus der Verpackungsanweisung gestrichen.

### Abschnitt 6 – Verpackungsspezifikation und Prüfung

Hier gibt es keine gravierenden Änderungen der Vorschriften.

### Abschnitt 7 – Kennzeichnung

Hier werden nun alle Abbildungen genau bemaßt. Das Fisch- und Baum-Kennzeichen muss künftig eine zwei Millimeter breite Randlinie haben. Gleiches gilt für die innere Randlinie bei den Gefahrenkennzeichen. Es wird neu definiert, dass die fünf Millimeter vom Rand entfernte, durchgezogene Linie mindestens zwei Millimeter breit sein muss.

Im Luftverkehr gibt es im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern keine Übergangsfrist. Die neuen Muster müssen ab 1.1.2015 verwendet werden. Nach Auskunft der IATA handelt es sich hierbei um eine geringfügige Abweichung, die nicht zu einer Ablehnung beim Check führen darf. Das ist sehr blauäugig, um es mal vorsichtig auszudrücken. Die Realität wird anders aussehen, daher möglichst umstellen im Luftverkehr.

Für die Aufschriften „OVERPACK“ und „SALVAGE“ (Bergung) wird festgelegt, dass die Buchstabenhöhe mindestens 12 Millimeter betragen muss. Hier gibt es aber eine einjährige Übergangsfrist.

### Abschnitt 8 – Dokumentation

Die Anforderung, dass bei Lithiumbatterien, die nach Teil IB der Verpackungsanweisung 965 beziehungsweise VA 968 vorbereitet wurden, in der Versendererklärung das Bruttogewicht des versandfertigen Versandstücks anzugeben ist, wird nun gestrichen. Auch für Teil IB gilt nun zum Glück, dass das Nettogewicht

der Lithiumbatterien, die in dem Versandstück enthalten sind, in der Shipper's Declaration angegeben wird.

Für Chemie-Testsätze und Erste-Hilfe-Ausrüstungen wird die Erläuterung dahingehend ergänzt, dass es sich bei dem in der Versendererklärung angegebenen Nettogewicht um das Gewicht der in jedem Versandstück enthaltenen gefährlichen Güter handelt.

### Abschnitt 9 – Abfertigung

Bei den Frachtannahmeverfahren in 9.1.1.2 wird nun auf die rautenförmigen GHS-Piktogramme auf Versandstücken hingewiesen und dass diese auf das Vorhandensein von Gefahrgut hindeuten können.

Während einige Piktogramme Stoffe bezeichnen, die nur bei der Bereitstellung und Nutzung eine Gefahr darstellen, enthalten andere GHS-Piktogramme Symbole, die im Wesentlichen den Symbolen in den Gefahrenkennzeichen für die Beförderung entsprechen. Und diese können daher als Gefahrgut einzustufen sein. Für weitere Informationen siehe Anhang B, Tabelle B.4.A. Zusätzlich wird ein Link zur UN-Webseite mit den GHS-Symbolen angegeben.

Es wird eine neue Tabelle 9.1.A eingefügt, die eine Zusammenfassung der anwendbaren Annahme-Verfahren übersichtlich darstellt. In 9.1.4 werden 6 weitere Fälle beschrieben, bei denen Frachtcontainer oder ULDs akzeptiert werden.

### Abschnitt 10 – Radioaktive Stoffe

Hier gibt es viele Detailänderungen, die in der Tabelle (siehe Servicekasten) beschrieben werden.

### Anhänge A bis G

In Anhang A werden Begriffsbestimmungen überarbeitet und einige neue ergänzt. Es wird ein neuer Anhang B.4 mit den GHS-Symbolen hinzugefügt.

**Jürgen Werny**

Gefahrgutexperte, München

## Service für Abonnenten

Die wichtigsten Neuerungen werden in diesem Beitrag im Überblick dargestellt, eine detaillierte Auflistung in Form einer tabellarischen Gegenüberstellung IATA-DGR 2014 gegenüber IATA-DGR 2015 können Sie unter [www.gefahrgut-online.de](http://www.gefahrgut-online.de) herunterladen.