



**NORMATIVA**

**MERCI  
PERICOLOSE**

13 marzo 2020

## **CORONAVIRUS**

### **Estensione della scadenza biennale dell'addestramento per trasporto aereo merci pericolose**

#### **In breve**

A seguito del problema del Coronavirus, su richiesta di Federchimica, ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) ha concesso una tolleranza di 3 mesi per i certificati di qualificazione professionale nel trasporto aereo di merci pericolose, in scadenza nei mesi di marzo, aprile e maggio dell'anno corrente, a determinate condizioni.

TES/LOG 62/20

#### **La richiesta**

Tutte le categorie coinvolte nel trasporto aereo delle merci pericolose devono essere formate periodicamente e sostenere ogni 24 mesi un esame per la qualifica professionale in relazione al ruolo assegnato<sup>(1)</sup>.

L'emergenza della diffusione del Covid19 in Italia sta creando notevoli difficoltà al personale che deve aggiornare la propria formazione. Federchimica ha pertanto chiesto a ENAC<sup>(2)</sup> di concedere un periodo di tolleranza di 3 mesi alle qualifiche in scadenza, almeno nei mesi di marzo, aprile e maggio, in attesa di successivi aggiornamenti, per dar tempo al personale di sostenere la formazione.

#### **Le condizioni**

La Direzione Regolazione Personale e Operazioni Volo dell'ENAC ha risposto<sup>(3)</sup> positivamente alla richiesta della Federazione concedendo una tolleranza di 3 mesi per i certificati di addestramento in scadenza nei mesi di marzo, aprile e maggio dell'anno corrente.

La tolleranza è condizionata alla distribuzione, da parte del Datore di Lavoro, degli opuscoli con gli aggiornamenti delle ultime due edizioni del documento IATA Dangerous Goods Regulations, allegati in inglese e in italiano, e conseguente presa visione da parte del personale interessato.

#### **Allegati**

	1. Risposta ENAC
	2. DGR 60 EN - Significant changes

	3. DGR 60 IT - Novità IATA 2019
	4. DGR 61 EN - Significant changes
	5. DGR 61 IT - Novità IATA 2020

## Note

- (1) Obbligo derivante dalle regole ICAO che si riflettono nel regolamento ENAC relativo al trasporto di merci pericolose (Ed. 2 del 2 luglio 2019) e nei regolamenti IATA.
- (2) Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.
- (3) Con Lettera ENAC-PROT-11/03/2020-0029282-P.

A: FEDERCHIMICA – CONFINDUSTRIA  
Direzione Centrale Tecnico Scientifica  
[federchimica@legalmail.it](mailto:federchimica@legalmail.it)

pc: ENAC  
Direzione Centrale Regolazione Aerea  
Direzione Centrale Economia e Vigilanza Aeroporti  
Direzione Centrale Vigilanza Tecnica

OGGETTO: scadenza biennale dell' addestramento per trasporto aereo merci pericolose - esenzione

Facendo seguito alla Vs richiesta del 6 c.m., considerata l'oggettiva difficoltà a completare le attività di formazione in tempo utile a seguito delle recenti misure di contenimento dell'emergenza epidemiologica, visto il Regolamento ENAC "Trasporto aereo delle merci pericolose" e il DOC ICAO 8284 *Technical Instructions*, sentita la Direzione Centrale Regolazione Aerea di ENAC, si approva una tolleranza di tre mesi rispetto alla prevista scadenza biennale dell'addestramento ricorrente del personale delle categorie speditori, imballatori e spedizionieri il cui termine viene a cadere nei mesi di marzo, aprile e maggio dell'anno corrente, quale parziale esenzione ai requisiti del suddetto Regolamento ENAC.

La tolleranza è condizionata alla distribuzione degli opuscoli con gli aggiornamenti delle ultime due edizioni del documento IATA *Dangerous Goods Regulations*, allegati alla Vs richiesta, da effettuarsi a cura del datore di lavoro, ed alla presa visione degli stessi da parte del personale interessato.

Distinti saluti

Il Direttore  
**Sebastiano Veccia**  
*(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)*

MT ns. prot. 0027502)

## SIGNIFICANT CHANGES AND AMENDMENTS TO THE 60TH EDITION (2019)

The 60<sup>th</sup> edition of the IATA *Dangerous Goods Regulations* incorporates all amendments made by the ICAO Dangerous Goods Panel in developing the content of the 2019–2020 edition of the ICAO Technical Instructions as well as changes adopted by the IATA Dangerous Goods Board. The following list is intended to assist the user to identify the main changes introduced in this edition and must not be considered an exhaustive listing. The changes have been prefaced by the section or subsection in which the change occurs.

### General

Throughout the 60<sup>th</sup> edition there are many instances where the word “risk” has been changed to “hazard”, e.g. “subsidiary risk” is now “subsidiary hazard”. This change has been made to reflect the correct usage of the term “risk” to align to the meaning of risk in accordance with safety management systems (SMS) where safety risk is defined as: “the predicted probability and severity of the consequences or outcomes of a hazard”.

### 1—Limitations

#### 1.5—Training Requirements

**1.5.0.3**—Examples have been added to provide an explanation of the 3-month “window” for recurrent training and the application of the original training expiry.

### 2—Limitations

#### 2.3—Dangerous Goods Carried by Passengers or Crew

**2.3.0**—New text has been introduced to clarify that the most appropriate entry in 2.3 that describes the item must be used and where an article contains more than one item of dangerous goods, all applicable provisions must be met. In addition, 2.3.0.5 requires that where a passenger's carry-on baggage cannot be accommodated in the cabin, the operator must verify with the passenger that the carry-on baggage item does not contain dangerous goods forbidden in checked baggage.

**2.3.0.8**—Identifies that radiopharmaceuticals contained in a person following medical treatment and energy efficient lamps in retail packagings are not subject to these Regulations, consequently the provisions applicable have been deleted from 2.3 and Table 2.3.A.

**2.3.2.2, 2.3.2.3 and 2.3.2.4**—The provisions applicable to battery-powered mobility aids have been revised to simplify and standardise the requirements for loading in an aircraft where the operator is responsible for ensuring that the mobility aid is properly restrained and protected against damage from baggage or other cargo. The term “collapsible” that was applied to lithium ion battery powered mobility aids has been deleted.

#### 2.8—State and Operator Variations

There are a number of additions, deletions and amendments to variations submitted by States and operators.

### 3—Classification

**3.5.1.2.2**—Clarification on the classification of ammonium nitrate fertilizers.

**3.6.2.6**—Classification of infected animal material has been deleted.

**3.8**—Significant changes to the provisions for the classification of corrosive substances and in particular the methods to assign packing groups to mixtures. These changes reflect the work of the UN Subcommittee with the GHS Subcommittee to better align the classification provisions for transport for Class 8 substances with those for supply and use.

**3.9.2.6**—(f) new classification criteria have been added to address hybrid lithium batteries that are comprised of lithium metal and lithium ion cells. (g) identifies that manufacturers and subsequent distributors of lithium cells or batteries must make available a summary of the UN 38.3 tests with effect from 1 January 2020.

**3.11.4**—New classification criteria have been added for energetic samples.

**3.12**—New provisions for the classification of articles containing dangerous goods, n.o.s. This addresses the classification of articles where the type or quantity of dangerous goods that are an integral part of the article exceed that allowed as UN 3363.

## 4—Identification

### 4.2—List of Dangerous Goods

Amendments to the List of Dangerous Goods include:

- addition of twelve new UN numbers, UN 3537 to UN 3548, that have been assigned to articles containing dangerous goods in Classes 2, 3, 4, 5, 8 and 9 and Division 6.1;
- modification to the entries for UN 3316—Chemical kit and First aid kit to delete reference to packing groups II and III. The shipper must assign the appropriate packing group based on the most restrictive packing group in the kit as specified in special provision A44;
- addition of “stabilized” to UN 3302, **2-Dimethylaminoethyl acrylate**;
- assignment of ID 8001 to Disilane. This has been done as a placeholder until the UN Subcommittee addresses a gap in the existing regulations for pyrophoric gases. The entry for disilane identifies that it is completely forbidden;
- addition of a new entry, UN 3536, **Lithium batteries installed in cargo transport unit**. This entry is to address multi modal containers with installed lithium ion batteries, battery management systems and other electronics that function as a large fixed-base battery;
- the emergency response drill code, ERG Code shown in column N, for all lithium battery entries has been changed from “9FZ” to “12FZ”. This reflects a change agreed by the ICAO DGP to identify that the inherent hazard for lithium batteries is not “9—No general inherent risk” and a new drill number “12—Fire, heat, smoke, toxic and flammable vapour”, was adopted.
- addition of a new entry, UN 3535, **Toxic solid, flammable, inorganic, n.o.s.** ★.

### 4.4—Special Provisions

Amendments to the special provisions include:

- replacement of A21, A134, A203 and A207, assigned to vehicles, which all become “not used” with a new special provision **A214**;
- revision to A59 to include reference to a maximum gauge pressure under which the exception for unserviceable or damaged tyre assemblies applies;
- revision to A67 to include the test requirements for classification of non-spillable batteries from Packing Instruction 872;
- revisions to A79 and A90 and change to A89 to become “not used”, to clarify the classification of ammonium nitrate fertilizers;
- revision to A107 to address the transport of UN 3363, **Dangerous goods in apparatus** or **Dangerous goods in machinery** where the quantity of the dangerous goods exceeds the allowance in PI 962;
- revision to A201 to include provisions permitting the transport of lithium metal or lithium ion batteries as cargo on passenger aircraft with the approval of the States of Origin, destination and operator.

New special provisions have been added as follows:

- A213—Identifies that hybrid lithium batteries, which are comprised of lithium metal cells and lithium ion cells, must be assigned to UN 3090 or UN 3091 and the limits that apply when assigned to Section II;
- A334—Identifies the conditions that apply to lithium batteries shipped under approval as provided by special provision A201;
- A806—Provides information on how a shipper must determine the subsidiary hazard(s) for articles containing dangerous goods, n.o.s. and identifies that any subsidiary hazard must be shown on the Shipper's Declaration;
- A807—Identifies that the assigned entry must not be used for disilane or other pyrophoric gases.

## 5—Packing

### Packing Instructions

**PI 200** and **PI 218**—Have been revised to clarify the terminology associated with the calculation of the pressure in the cylinder.

**PI 361** and **PI 364**—Has been revised to restrict UN 1308, **Zirconium suspended in a flammable liquid** in packing groups I and II to combination packagings with a maximum of 75 kg gross weight of the completed package.

**PI 459**—Packing provisions for small quantities of energetic samples have been added.

**PI 620** and **PI 650**—The conditions for the pressure differential test and the temperature ranges have been separated to be stand-alone requirements.

**PI 958**—Changes have been made to introduce the use of combination packagings, in addition to single packagings.

**PI 966** and **PI 969**—Clarification has been introduced into these packing instructions on the number of spare cells or batteries that may be in a package with equipment.

## **6—Packaging Specifications and Performance Tests**

**6.4.2**—This subsection has been revised to bring in reference to new ISO standards and also to identify the period during which the ISO standards may be applied for manufacture and also after which time the standards may no longer be used.

## **7—Marking & Labelling**

**7.2.1**—A note has been added to draw attention to the correct application of GHS pictograms on packages.

**7.2.2.3.2(a)**—The specification for hazard labels has been revised to remove the requirement for the outside line to be a minimum of 2 mm in thickness.

**7.2.2.3.2(c)**—Clarification has been added that the new Class 9 lithium battery hazard label must not have any text in the bottom half other than the class number “9”.

**Lithium battery handling label**—The provisions that previously existed in 7.2.4.7 and Figure 7.4.H have been deleted as the lithium battery handling label is no longer valid in air transport.

## **8—Documentation**

**8.1.1** and **8.1.7**—Notes have been added under these paragraphs to identify that Shipper's Declaration form in the format as shown in the 59<sup>th</sup> edition of the DGR remain valid until 31 December 2024. These notes have been added as the design of the Shipper's Declaration form has been revised to replace “subsidiary risk” by “subsidiary hazard” in association with the class or division. The form has also been modified to remove reference to the title of the signatory and the place that the document was signed. These requirements were removed in the 58<sup>th</sup> edition of the DGR, but the form had not been revised as these changes were not considered significant enough to warrant a change to the form. However, with the change of risk to hazard it was thought appropriate to make changes to the form.

**8.1.9**—All example Shipper's Declarations have been modified as described above.

## **9—Handling**

**9.3.2.1.4**—A new provision has been added to identify that engines or machinery assigned to Class 3, UN 3528, do not require segregation from dangerous goods with a primary or subsidiary hazard of Division 5.1.

**9.3.4.3**—An additional exception for accessibility on loading of Cargo Aircraft Only dangerous goods has been included to allow loading of UN 3528 or UN 3529 in any location on a cargo aircraft.

**9.5.1.1.3**—The information required on the written information to the pilot-in-command has been revised to also require that the date of the flight be shown.

**Appendix A**—There are a number of changes to the defined terms in the glossary.

**Appendix B**—In Appendix B.2.2.4 new Cargo IMP codes have been added for UN 3090, Section II of PI 968—EBM and UN 3480, Section II of PI 965—EBI. These two new IMP codes facilitate the differentiation of Section II lithium batteries (UN 3090 and UN 3480) from those lithium batteries in Section II packed with equipment or contained in equipment (UN 3091 and UN 3481), which are currently assigned to ELM and ELI respectively.

**Appendix C**—There are revisions to the list of self-reactive substances in Table C.1 and organic peroxides in Table C.2.

**Appendix D**—Contact details for competent authorities have been updated.

**Appendix E**—Changes have been made to the list of UN Specification Packaging Suppliers (E.1) and the Package Testing Facilities (E.2).



**Appendix F**—The list of Sales Agents (F.2), IATA Accredited Training Schools (F.3—F.5) and IATA Authorised Training Centres (F.6) have been revised.

**Appendix H**—The content of 1.5 in Appendix H has been revised to reflect the changes to the provisions for dangerous goods training as agreed by the ICAO Dangerous Goods Panel for competency-based training. At this time the new provisions will be adopted with effect 1 January 2021 with a 2-year transition. Appendix H also contains extensive guidance material for competency-based training. This guidance material is draft and industry is invited to review and comment as appropriate.

## PRINCIPALI NOVITÀ ED EMENDAMENTI DELLA 60a EDIZIONE (2019)

La 60a edizione delle *Normative per le Merci Pericolose* IATA include tutti gli emendamenti del Pannello delle Merci Pericolose ICAO pubblicati durante la stesura dell'edizione 2019-2020 delle Istruzioni Tecniche di ICAO, così come le modifiche apportate al Board delle Merci Pericolose di IATA. La lista seguente è da intendersi come guida per aiutare l'utente nell'identificazione delle modifiche principali introdotte in questa edizione ed esse non devono essere considerate complete. Le modifiche sono precedute dalle sezioni (o sottosezioni) cui si riferiscono.

### Generale

In questa 60a edizione sono molteplici i casi in cui la parola "rischio" è stata sostituita da "pericolo", ad es. "rischio sussidiario" è adesso "pericolo sussidiario". Questa modifica è stata effettuata al fine di allineare il corretto utilizzo "rischio" con il significato dato dai Sistemi di gestione della sicurezza (SMS), in cui il rischio è descritto come "la probabilità e serietà delle conseguenze o dei risultati di un pericolo".

### 1 – Limitazioni

#### 1.5 – Formazione obbligatoria

**1.5.0.3** – sono stati aggiunti degli esempi, così da chiarificare il concetto di "finestra" di 3 mesi per la formazione ricorrente e per la scadenza del primo training.

### 2 – Limitazioni

#### 2.3 – Merci pericolose trasportati da passeggeri o equipaggio

**2.3.0** – un nuovo testo è stato introdotto per chiarire che, tra le voci che descrivono gli oggetti, deve essere utilizzata la più appropriata e dove un articolo contenga più di un oggetto classificato come pericoloso, è necessario applicare tutte le disposizioni possibili. Inoltre, nel 2.3.0.5 si richiede che, quando il bagaglio a mano di un passeggero non può essere portato in cabina, l'operatore deve verificare col passeggero che il bagaglio non contenga merci pericolose vietate.

**2.3.0.8** – radiofarmaci contenuti nel corpo di una persona che stia seguendo un trattamento medico e le lampade/ine a basso consumo contenute in imballaggi al dettaglio non sono soggette a questi Regolamenti; conseguentemente, le disposizioni applicabili sono state rimosse da 2.3 e da Tab 2.3.A.

**2.3.2.2, 2.3.2.3 e 2.3.2.4** – le disposizioni applicabili ai dispositivi di assistenza mobile a batteria sono state revisionate per semplificare e standardizzare i requisiti di carico in aeromobile. L'operatore è infatti responsabile di assicurare che il dispositivo di assistenza mobile sia propriamente contenuto e protetto da eventuali danni provocati da bagagli o altro carico. Il termine "collassabile", precedentemente utilizzato per i dispositivi d'assistenza mobile alimentati a batterie agli ioni di litio, è stato rimosso.

## 2.8 – Variazioni di Stato e di Operatore

Sono presenti aggiunte, rimozioni ed emendamenti alle variazioni sottoscritte dagli Stati e dagli operatori.

## 3 – Classificazione

**3.5.1.2.2** – Chiarimento sulla classificazione dei fertilizzanti al nitrato d’ammonio.

**3.6.2.6** – Rimossa classificazione dei materiali animali infetti.

**3.8** – Modifiche significative alle disposizioni per la classificazione di sostanze corrosive e, in particolare, ai metodi di assegnazione delle miscele ai relativi Gruppi di Imballaggio. Queste modifiche riflettono il lavoro svolto dal Sottocomitato UN in collaborazione col Sottocomitato GHS, al fine di allineare al meglio le disposizioni di classificazione per il trasporto delle sostanze di Classe 8 con quelle da fornire ed utilizzare.

**3.9.2.6** – (f) Aggiunto nuovo criterio di classificazione per le batterie al litio ibride, composte da litio metallico e celle agli ioni di litio. (g) indica che i produttori e i distributori di celle al litio o di batterie devono rendere disponibile un sommario dei test UN 38.3 dal 1 Gennaio 2020.

**3.11.4** – Aggiunto nuovo criterio di classificazione per i campioni energetici.

**3.12** – Nuove disposizioni per la classificazione di articoli contenenti merci pericolose. Ciò include la classificazione di articoli in cui la tipologia o la quantità di merci pericolose, come parte integrante dell’articolo stesso, eccedono i valori consentiti dal UN 3363.

## 4 – Identificazione

### 4.2 – Lista delle merci pericolose

Gli emendamenti della lista delle merci pericolose includono:

- Aggiunta di dodici nuovi numeri UN (da 3537 a 3548), assegnati agli articoli che contengano merci pericolose nelle Classi 2, 3, 4, 5, 6.1, 8 e 9;
- Modifica di UN 3316, kit chimici e kit di pronto soccorso, così da eliminare i riferimenti ai Gruppi Imballaggio II e III. Lo speditore deve assegnare il corretto Gruppo Imballaggio basato sul gruppo più restrittivo nel kit, come specificato nella Disposizione Speciale A44;
- Aggiunta dicitura “stabilizzato” nel UN 3302 (**acrilato di 2-dimetilamminoetile**);
- Assegnazione ID 8001 al Disilano. Questa assegnazione è temporanea, finché il Sottocomitato UN affronterà l’esistente gap normativo per i gas piroforici. La rubrica del Disilano identifica che il trasporto è completamente vietato,
- Altra aggiunta, UN 3536 (**Batterie al litio installate in mezzi di trasporto**). Questa rubrica è stata aggiunta come riferimento per i container multimodali con batterie agli ioni di litio, sistemi di gestione delle batterie o altri dispositivi elettronici simili, che funzionino come una batteria fissa, installati;
- Il codice di reazione d’emergenza (esercitazione), ERG Code in colonna N, è stato cambiato da “9FZ” a “12FZ” per tutte le batterie al litio. Questo riflette una modifica concordata dal ICAO DGP per distinguere il rischio “12 – Fuoco, calore, fumo, vapori tossici e infiammabili”, inerente a danni alle batterie, rispetto al rischio “9 – rischio generico correlato”;

- Nuova Rubrica (UN 3535), **Solido inorganico tossico, infiammabile n.a.s.**

#### 4.4 – Disposizioni Speciali

Emendamenti alle Disposizioni Speciali includono:

- A21, A134, A203 e A207 (tutte relative ai veicoli) non sono più da considerarsi valide: sostituite da un'unica disposizione **A214**;
- Modifica alla A59 al fine di includere riferimenti ai misuratori di pressione massima, sotto i quali si applica l'eccezione per parti di gomme danneggiate o inutilizzabili;
- Modifiche al A67 per includere i requisiti dei test di classificazione per le batterie a tenuta delle Istruzioni di Imballaggio 872;
- Revisione di A79 e A90 e eliminazione del A89, per chiarire la classificazione dei fertilizzanti al nitrato d'ammonio;
- Modifiche al A107 per gestire il trasporto di UN 3363 (**Merci pericolose in apparati o Merci pericolose in macchinari**), quando la quantità di merci pericolose eccede i valori concessi dalla PI 962;
- A201 modificato per includere le disposizioni che permettano il trasporto di batterie al litio o agli ioni di litio come carico in aerei passeggeri, con l'approvazione dello Stato di origine, di destinazione e dell'operatore.

Nuove disposizioni sono state aggiunte:

- A213 – le batterie identificate come al litio ibrido, composte da litio metallico e ioni di litio, devono essere assegnate agli UN3090 e UN 3091;
- A334 – identifica le condizioni applicabili alle batterie al litio spedite secondo gli accordi definiti nella Disposizione Speciale A201;
- A806 – fornisce informazioni su come il mittente deve determinare i/il rischi/o sussidiari/o per gli articoli contenenti merci pericolose; indica, inoltre, che ogni rischio sussidiario deve essere riportato sulla Shipper's Declaration;
- A807 – identifica che le rubriche assegnate non devono essere utilizzate per il disilano o altri gas piroforici.

#### 5 – Imballaggio

##### Istruzioni d'Imballaggio

**PI 200 e PI 218** – revisionati al fine di chiarire la terminologia associata al calcolo di pressione interna del cilindro.

**PI 361 e PI 364** – modifiche per restringere UN 1308 (**zirconio in sospensione in un liquido infiammabile**) ai Gruppi di Imballaggio I e II, così da combinare gli imballaggi con un peso lordo massimo di 75 Kg.

**PI 459** – aggiunte istruzioni per l'imballaggio di quantità ridotte di campioni energetici.

**PI 620 e PI 650** – le condizioni per i test differenziali per la pressione e i range di temperatura sono ora disposizioni separate.

**PI 985** – sono fatte delle modifiche al fine di inserire l’uso di imballaggi combinati, in aggiunta a quelli singoli.

**PI 966 e PI 969** – è stato introdotto un chiarimento a proposito delle istruzioni di imballaggio delle celle o batterie extra, che potrebbero essere imballate con l’equipaggiamento.

## **6 – Specifiche di imballaggio e test di performance**

**6.4.2** – Questa sottosezione è stata modificata per aggiungere riferimento ai nuovi standard ISO, per identificare il periodo durante il quale gli standard ISO devono essere applicati per la produzione e dopo quanto tempo gli standard non sono più da considerare validi.

## **7 – Etichettatura e segnalazione**

**7.2.1** – è stata aggiunta una nota così da portare l’attenzione alla corretta applicazione dei pittogrammi GHS sui pacchi.

**7.2.2.3.2 (a)** – le specifiche per le etichette di rischio sono state modificate per rimuovere i requisiti che stabiliscono che la linea esterna dev’essere larga almeno 2 mm.

**7.2.2.3.2 (c)** – chiarimento in merito alla nuova etichettatura di pericolo “batterie al litio” contenute in Classe 9, che non deve avere testo nella metà inferiore, oltre al numero di classe “9”.

**Etichettatura di manipolazione delle batterie al litio** – le disposizioni precedentemente in 7.2.4.7 e in Figura 7.4.H sono state rimosse poiché l’etichetta di manipolazione delle batterie al litio non ha più validità nel trasporto aereo.

## **8 – Documentazione**

**8.1.1 e 8.1.7** – sono state aggiunte note a questi paragrafi per specificare che il modulo della Shipper’s Declaration mostrato nella 59<sup>a</sup> edizione del DGR ha validità fino al 31 Dicembre 2024. Queste note sono state aggiunte perché la struttura di suddetto modulo è stata rivista per sostituire “rischio sussidiario” con “pericolo sussidiario”, associato alla classe. Il modulo è anche stato modificato per rimuovere il riferimento alla carica del firmatario e del luogo in cui il documento è stato firmato. Questi requisiti sono stati rimossi nella 58<sup>a</sup> edizione, ma il modulo non era stato modificato poiché essi non erano reputati importanti abbastanza da giustificare il cambiamento. Tuttavia, con il cambio da “rischio” a “pericolo”, è stato considerato opportuno effettuare variazioni nel modulo.

**8.1.9** – tutti gli esempi di Shipper’s Declaration sono stati modificati in accordo ai punti 8.1.1 e 8.1.7.

## **9 – manipolazione**

**9.3.2.1.4** – una nuova disposizione è stata aggiunta per specificare che per motori o macchinari assegnati della Classe 3, UN3518, non è necessaria la segregazione da merci pericolose con pericolo primario o sussidiario di Divisione 5.1.

**9.3.4.3** – un’altra eccezione per l’accesso al carico di materiali pericolose nell’area per soli Aerei Cargo è stata inclusa così da permettere il carico di Un 3528 o UN 3529 in qualsiasi sede su un aereo cargo.

**9.5.1.1.3** – le informazioni scritte richieste al pilota-comandante sono state revisionate per poter anche richiedere la data del volo.

**Appendice A** – Vi sono cambiamenti nei termini definiti del glossario.

**Appendice B** – nell'Appendice B.2.2.4 sono stati aggiunti nuovi codici Cargo IMP per UN3090, Sezione II della PI968-EMB e UN 3480, Sezione II della PI 965-EBI. Questi due nuovi codici IMP facilitano la differenziazione di Sezione II (batterie al litio, UN 3090 e 3480) e le batterie al litio di Sezione II imballate con equipaggiamento o contenute in equipaggiamento (UN3091 e 3481), attualmente rispettivamente assegnate a EML e ELI.

**Appendice C** – revisioni alla lista di sostanze autoreattive in Tabella C.1 e perossidi organici in Tabella C.2.

**Appendice D** – i dettagli di contatto per le autorità competenti sono stati aggiornati.

**Appendice E** – sono state effettuate modifiche alla lista dei Fornitori di Specifiche di Imballaggio UN (E.1) e delle Strutture di Testing degli Imballaggi (E.2).

**Appendice F** – le liste degli Agenti di Vendita (F.2), Scuole di Formazione Accreditate IATA (F.3-F.5) e Centri di Formazione Autorizzati IATA (F.6) sono state riviste.

**Appendice H** – il contenuto del 1.5 in Appendice H è stato modificato per riflettere i cambi delle direttive per la formazione in materia di merci pericolose, in accordo con il Panel delle Merci Pericolose ICAO, per la formazione basata sulle competenze necessarie. Le nuove disposizioni verranno adottate in maniera effettiva dal 1 Gennaio 2021, con un periodo transitorio di due anni. L'Appendice H contiene anche una guida estesa per la formazione basata sulle competenze. Questo materiale di guida è una bozza, perciò invitiamo le industrie a recensirlo e commentarlo appropriatamente.

## SIGNIFICANT CHANGES AND AMENDMENTS TO THE 61ST EDITION (2020)

The 61<sup>st</sup> edition of the IATA *Dangerous Goods Regulations* incorporates all amendments made by the IATA Dangerous Goods Board and includes addenda issued by ICAO to the content of the 2019–2020 edition of the Technical Instructions. The following list is intended to assist the user to identify the main changes introduced in this edition and must not be considered an exhaustive listing. The changes have been prefaced by the section or subsection in which the change occurs.

### 2—Limitations

#### 2.3—Dangerous Goods Carried by Passengers or Crew

**2.3.2.2, 2.3.5.11 and 2.3.5.12**—Currently these provisions reference a special provision and require compliance with the special provision. For clarity for customer service personnel, the relevant conditions from the special provision have been brought into the text in 2.3.

**2.3.5.1**—The restriction limiting aerosols in Division 2.2 for sporting or home use to checked baggage only has been removed. These aerosols may now be in either checked or carry-on baggage.

#### 2.6—Dangerous Goods in Excepted Quantities

**2.6.7.1**—A new paragraph 2.6.7.1.3 has been added mandating that the excepted quantity mark must be applied on one face of the package.

### 4—Identification

#### 4.2—List of Dangerous Goods

The following amendments have been made to the List of Dangerous Goods:

- UN 3449, **Bromobenzyl cyanides, solid**—The IATA “pointing hand” has been removed and the provisions aligned to ICAO. The indication of forbidden on passenger aircraft in columns I/J has been deleted as the substance can now be shipped on a passenger aircraft with a permitted net quantity of 5 kg per package in accordance with PI 666;
- addition of “environmentally hazardous substance” into Column D against UN 3077 and UN 3082 to identify that packages must bear the environmentally hazardous substance in addition to the Class 9—Miscellaneous hazard label;
- UN 2389, **Furan**—Here too the IATA pointing hand has been removed and the provisions aligned to ICAO. Rather than being forbidden/forbidden, Furan is now permitted on both passenger aircraft and Cargo Aircraft Only;
- addition of the dagger symbol “†” to UN 3536, **Lithium batteries installed in cargo transport unit**—the dagger symbol has been added to identify that there is now a glossary entry in Appendix A that provides more information;
- assignment of special provision A802 to UN 1700, **Tear gas candles** to reinforce that packagings must meet PG II performance standards.

### 5—Packing

#### 5.0.2.11:

- (a) subparagraph (c) has been revised to clearly state that only those dangerous goods permitted by Packing Instruction 620 may be packed in the same outer packaging with UN 2814 or UN 2900;
- (b) subparagraph (h), third bullet has been revised to clarify the exception from the calculation of the Q value where the dangerous goods have the same UN number, packing group and physical state, to include the same net quantity.

#### Packing Instructions

The single packagings tables have been revised to better identify composite packagings. Presently, where composite packagings are permitted, the single packagings tables show “Composites—Plastic—All”. This does not correctly identify the description of the material of the packaging, e.g. steel, fibre, plastic, the form of the packaging, e.g. drum or the specification codes permitted, e.g. 6HA1. The revised tables now clearly identify exactly which composite packagings are permitted.

**PI 650**—Has been revised to identify that the number of packages shown on the air waybill does not need to be added to the information on the UN number and proper shipping name when these are the only packages in the consignment. The text that describes the allowance for small quantities of substances in Classes 3, 8 or 9 to be in the primary receptacle has been revised to clarify that these substances must be permitted to be shipped as excepted quantities, not that they must meet the requirements for excepted quantities.

**PI 960** and **PI Y960**—Text has been added into the combination packagings table that clarifies that the net quantity limits per inner packaging only apply where the inner packagings contain dangerous goods, and that the total net quantity of dangerous goods per kit must not exceed 1 L or 1 kg.

**PI 968** to **PI 970**—The term “aggregate lithium content” has been applied to lithium metal batteries to align to the terminology used in the UN Manual of Tests and Criteria.

## 7—Marking & Labelling

**7.1.3.1**—Has been revised to specify that the limited quantity mark, environmentally hazardous substances mark and lithium battery mark, when required, must be applied on one face of the package. Where the marks are applied by means of a label, the label must not be folded or applied such that it appears on different faces of the package.

**7.2.4.5**—A sentence has been added to the provisions for the “Keep Away From Heat” label to identify that the label should be affixed on the same surface of the package near the hazard label(s).

## 8—Documentation

**8.1.6.9.2, Step 6**—Consistent with the change to the format of information for composite packagings in the single packagings tables in the packing instructions, and additional example of the description of the type of packagings has been added for a composite packaging.

**Appendix A**—There are a number of changes and additions to the defined terms in the glossary. These include addition of a definition of “aggregate lithium content”, revision to the definition of fissile material to become “fissile nuclides” and a new definition for “lithium batteries installed in cargo transport unit”.

**Appendix D**—Contact details for competent authorities have been updated.

**Appendix E**—Changes have been made to the list of UN Specification Packaging Suppliers (E.1) and the Package Testing Facilities (E.2).

**Appendix F**—The list of Sales Agents (F.2), IATA Accredited Training Schools (F.3—F.5) and IATA Authorised Training Centres (F.6) have been revised.

**Appendix H**—The guidance material on development and implementation of competency-based training for dangerous goods has been extensively revised based on engagement with, and input from regulatory authorities, training providers and member airlines. All the draft provisions for Subsection 1.5 have been moved to Appendix I—Impending Changes, see below.

**Appendix I**—A new appendix has been added to this edition of the DGR to provide the detail of the changes that will come into effect as of 1 January 2021 based on the adoption of the changes arising from the 21<sup>st</sup> revised edition of the UN Model Regulations as well as the changes that have been agreed to date by the ICAO Dangerous Goods Panel for inclusion into the 2021–2022 edition of the Technical Instructions. These changes include:

- Adoption of provisions that will deregulate data loggers and cargo tracking devices powered by lithium batteries when these data loggers or cargo tracking devices are attached to or placed in packages, overpacks or unit load devices and the data loggers or cargo tracking devices are in use, or intended for use during transport.
- The changes proposed to Subsection 1.5—Dangerous Goods Training to reflect the implementation of competency-based training for dangerous goods.
- Updates to the provisions for infectious substances to include general information on Category A medical wastes.
- Updates to the list of dangerous goods, which includes four new UN numbers, three for explosives, UN 0511 to UN 0513 and UN 3549 for Category A medical waste. UN 2216 **Fish meal, stabilized** has been revised from Forbidden/Forbidden to being permitted on both passenger aircraft and Cargo Aircraft Only.
- A number of new and modified special provisions.

- Change to the lithium battery handling mark to permit the mark to be a rectangle or square of 100 mm x 100 mm. The reduced size mark minimum dimensions will change to be 100 mm wide x 70 mm high.
- Changes to Section 10—Radioactive Materials to reflect the changes adopted by the International Atomic Energy Agency to SSR-6 (Rev. 1) 2018.

## PRINCIPALI NOVITÀ ED EMENDAMENTI DELLA 61a EDIZIONE (2020)

La 61° edizione del Regolamento IATA sul trasporto aereo delle merci pericolose, in vigore dal 1° gennaio 2020, include tutti gli emendamenti fatti dal Dangerous Goods Board dello IATA e gli *addenda* pubblicati dall'ICAO all'edizione 2019-2020 delle Istruzioni Tecniche. La seguente lista aiuta gli utenti ad identificare i principali cambiamenti introdotti con questa edizione, ma non deve essere considerata una lista esaustiva. Le modifiche sono riportate all'inizio delle sezioni dove sono incluse.

### 2 – Limitazioni

#### 2.3 – Merci Pericolose trasportate dai passeggeri o dall'equipaggio

**2.3.2.2, 2.3.5.11 e 2.3.5.12** – Attualmente queste prescrizioni si riferiscono ad una disposizione speciale e richiedono la conformità alla disposizione speciale. Per chiarezza al personale di servizio clienti, le condizioni rilevanti sono state spostate dalla disposizione speciale al testo in 2.3.

**2.3.5.1** – È stata rimossa la restrizione che limita gli aerosol inclusi nella divisione 2.2 per uso sportivo o domestico solo al bagaglio imbarcato. Questi aerosol ora possono essere trasportati anche nel bagaglio a mano.

#### 2.6 – Merci Pericolose in quantità Esenti

**2.6.7.1** – È stato aggiunto un nuovo paragrafo 2.6.7.1.3 che prevede che il marchio delle quantità esenti debba essere applicato su un solo lato dell'imballaggio.

### 4 – Identificazione

Sono state apportate alcune modifiche all'elenco delle merci pericolose, ecco le principali:

- UN 3449, **Bromobenzyl cyanides, solid** - Sono state rimosse alcune restrizioni IATA e le prescrizioni ora sono allineate all'ICAO (eliminati i "pointing hand" recanti additional IATA requirements). L'indicazione di "proibito su aerei passeggeri" in colonna I/J è stata cancellata poiché la sostanza ora può essere trasportata su un aereo passeggeri con una quantità netta massima di 5kg per imballaggio in accordo alla Istruzione di Imballaggio PI 666;
- Per migliorare l'applicazione della normativa, viene ora specificata l'applicazione del marchio "**sostanza pericolosa per l'ambiente**" nella colonna D per i numeri UN 3077 e UN 3082 per sottolineare che queste sostanze devono riportare il marchio di pericoloso per l'ambiente oltre all'etichetta di Classe 9.
- UN 2389, **Furan** Sono state rimosse alcune restrizioni IATA e le prescrizioni allineate all'ICAO (eliminati i "pointing hand" recanti additional IATA requirements). Invece di essere proibito, ora il trasporto è consentito sia su aerei passeggeri, sia su Cargo Aircraft Only
- Aggiunta del simbolo † al numero UN 3536, **Lithium batteries installed in cargo transport unit** – il simbolo † è stato aggiunto per indicare che è stata aggiunta una voce nel glossario dell'Appendice A con informazioni aggiuntive
- Assegnazione della Disposizione Speciale A802 al numero UN 1700, **Tear gas candles**, per sottolineare che l'imballaggio deve soddisfare gli standard costruttivi del Gruppo di Imballaggio II

### 5 – Packing

#### 5.0.2.11

- a) Il sottoparagrafo (c) è stato rivisto per chiarire che solamente le merci pericolose permesse dall'istruzione di imballaggio 620 possono essere imballate insieme a UN 2414 o UN 2900 nello stesso imballaggio esterno;
- b) Il sottoparagrafo (h), terzo "bullet point" è stato rivisto per chiarire l'eccezione dal calcolo del valore Q, nel caso in cui le merci pericolose abbiano lo stesso numero UN, gruppo di imballaggio e stato fisico e la stessa quantità netta massima in colonna J.

#### Istruzioni di imballaggio

La tabella degli imballaggi singoli è stata rivista per identificare meglio gli imballaggi compositi.

Attualmente, dove gli imballaggi compositi sono permessi, la tabella degli imballaggi singoli indica “Compositi-Plastica-tutti”. Questo non identifica correttamente la descrizione del materiale dell’imballaggio (es. acciaio, plastica, cartone) la forma dell’imballaggio, (es. fusto) o i codici di imballaggio permessi (es. 6HA1). Le tabelle modificate ora identificano chiaramente quali imballaggi compositi sono permessi.

**PI 650** – È stata rivista per indicare che il numero di imballaggi riportato sulla *Air Waybill* non deve essere aggiunto alle informazioni sul numero UN e il nome appropriato di spedizione, nel caso in cui siano gli unici imballaggi nella spedizione. Il testo, che descrive la concessione di trasportare piccole quantità di sostanze di Classe 3, 8 o 9 all’interno dell’imballaggio primario, è stato rivisto per chiarire che queste sostanze devono essere autorizzate al trasporto in quantità esenti, ma non devono soddisfare i requisiti del trasporto in quantità esenti.

**PI 960 e PI Y960** – è stata aggiunta una precisazione nella tabella degli imballaggi combinati per chiarire che la quantità netta limite per imballaggio interno si applica solamente quando gli imballaggi interni contengono merci pericolose e la quantità netta totale delle merci pericolose per kit non supera 1 l o 1 kg.

**Da PI 986 a PI 970** – Il termine “contenuto di litio aggregato” è stato applicato alle batterie al litio metallico per allinearsi alla terminologia utilizzata nel Manuale dei Test e Criteri.

## **7 – Marcatura ed etichettatura**

**7.1.3.1** – È stato specificato che il marchio di quantità limitata, quello delle sostanze pericolose per l’ambiente e il marchio previsto per le batterie al litio, quando richiesti, devono essere applicati su un lato del collo. Quando i marchi sono applicati per mezzo di un’etichetta, l’etichetta non deve essere piegata o applicata in modo tale che appaia su lati diversi dell’imballaggio.

**7.2.4.5** – È inoltre stato specificato che l’etichetta “Keep Away From Heat” deve essere apposta vicino alle etichette di pericolo.

## **8 – Documentazione**

**8.1.6.9.2, Step 6** – in linea con la modifica del formato delle informazioni per gli imballaggi compositi nelle tabelle degli imballaggi singoli nelle istruzioni di imballaggio, è stato aggiunto un ulteriore esempio della descrizione del tipo di imballaggio per un imballaggio composito.

**Appendice A** – nel glossario sono state apportate alcune modifiche e aggiunte. Queste includono l’aggiunta della definizione di “contenuto di litio aggregato”, la revisione della definizione di materiale fissile (per diventare “nuclidi fissili”) e la nuova definizione di “batterie al litio installate in unità di trasporto del carico”.

**Appendice D** – riporta i riferimenti aggiornati delle Autorità Competenti.

**Appendice E** – riporta i cambiamenti che sono stati apportati alla lista “UN Specification Packaging suppliers” (E.1) e “Package Testing Facilities” (E.2).

**Appendice F** – Sono state riviste la lista di “Sales Agent” (F.2), IATA Accredited Training Schools (F.3-F.5) e “IATA Authorised Training Centres” (F.6).

**Appendice H** – le linee guida per lo sviluppo e l’attuazione del training basato sulla competenza sulle merci pericolose sono state ampiamente riviste grazie all’impegno dei formatori e delle compagnie aeree associate e agli input delle autorità regolatorie.

Tutte le disposizioni in bozza per la sottosezione 1.5 sono spostate all’Appendice I – Impending Changens, vedi sotto.

**Appendice I** –una nuova appendice è stata aggiunta a questa edizione per anticipare le modifiche che entreranno in vigore il 1 ° gennaio 2021, basate sulla 21° edizione del Libro Arancio così come sull’edizione 2021-2022 delle istruzioni tecniche dell’ICAO. Queste modifiche includono, tra le altre:

- L’adozione delle disposizioni che deregoleranno l’utilizzo dei data logger e dei dispositivi di localizzazione del carico alimentati da batterie al litio quando questi sono usati (su colli, overpack o ULD) durante il trasporto.
- Le modifiche relative al nuovo sistema di formazione basato sulle competenze (sottosezione 1.5).
- Aggiornate le disposizioni delle sostanze infettanti per includere le informazioni generali sui Rifiuti medicali di Categoria A

- Aggiornata la lista delle merci pericolose per includere 4 nuovi numeri UN, 3 per gli esplosivi (UN 0511-0513) e UN 3549 Rifiuti medicali di Categoria A. UN 2216 Fish Meal, Stabilized è stata modificata da "Forbidden/Forbidden" a permessa sia su aerei passeggeri che su aerei cargo.
- Diverse modifiche e nuove disposizioni speciali
- Modifica alle dimensioni del marchio delle batterie al litio ammettendo sia la forma rettangolare sia quadrata (100x100mm). Le nuove dimensioni minime del marchio permesse sono 100x70mm
- Modifiche alla sezione 10 – Materiali Radioattivi per riflettere le modifiche del SSR-6 (Rev.1) 2018 adottate dall'International Atomic Energy Agency (IAEA).