

Die ganz große Runde

LUFTRANSPORT Die „Working Group of the Whole“ des ICAO Dangerous Goods Panels DGP traf sich auf Einladung der United Arab Emirates General Civil Aviation Authority Anfang November 2010 in Abu Dhabi.

Die Tagung fand, arabischen Gepflogenheiten entsprechend, von Sonntag bis Donnerstag statt. In den ICAO TIs kommt der Begriff „Strong Outer Packaging“ vor. Dem Panel wurde ein Vorschlag vorgelegt, eine klare Definition für diesen bewusst vagen Begriff einzuführen. Dieser wurde glücklicherweise abgelehnt. Man war der Meinung, dass, wenn Stoffe so gefährlich sind, dass sie in Gebinden mit definierten Anforderungen zu versenden sind, UN-geprüfte Gebinde vorgeschrieben werden sollen.

Die TIs enthalten die UN-Nummern 3334 und 3335 „Aviation Regulated Liquid/Solid“. Dabei handelt es sich unter anderem um sehr stark riechende Stoffe (wie Fleisch-, Fisch- oder Gewürzaromen), welche Unwohlsein von Passagieren oder Besatzung hervorrufen können. In einem Dokument von DGAC (Dangerous Goods Advisory Council) wurde dargelegt, dass es unklar sei, ob solche Stoffe gleichzeitig als umweltgefährdend (EHS – Environmentally Hazardous Substances) gelten können. Man schlug daher die Übernahme von Bestimmungen der UN-Modellvorschriften vor. In der Folge wurde darüber diskutiert, ob der üble Geruch eines Produktes beim Lufttransport höhere Priorität genieße als die Umweltgefährdung. Trotz eines älteren Vorfalls, wo ein Pilot wegen Austreten eines Fruchtaromas aus einem undichten Gebinde im Flugzeug ernsthaft eine Notlandung in Erwägung zog, wurde der Umweltgefährdung in einer indikativen Abstimmung höhere Priorität eingeräumt. Der Antragsteller will

im nächsten Biennium (2011-2012) mit einem neuen Antrag auf das Thema zurückkommen.

Die EHS-Bestimmungen der 16. Ausgabe der UN-Modellvorschriften kommen im IMDG-Code erst zum 1.1.2014 zwingend zur Anwendung. Um mögliche Disharmonien mit anderen Verkehrsträgern zu vermeiden, stimmte das Panel einem Antrag von DGAC zu, in der Ausgabe 2011-2012 der TIs ebenfalls die EHS-Bestimmungen der 15. Ausgabe zuzulassen. Dies wurde Ende 2010 mittels eines Corrigendums publiziert. Selbstverständlich können die Kriterien auch vor dem 31. Dezember 2013 angewandt werden. Eine entsprechende Übergangsbestimmung soll in den ICAO-TI 2013-2014 aufgenommen werden.

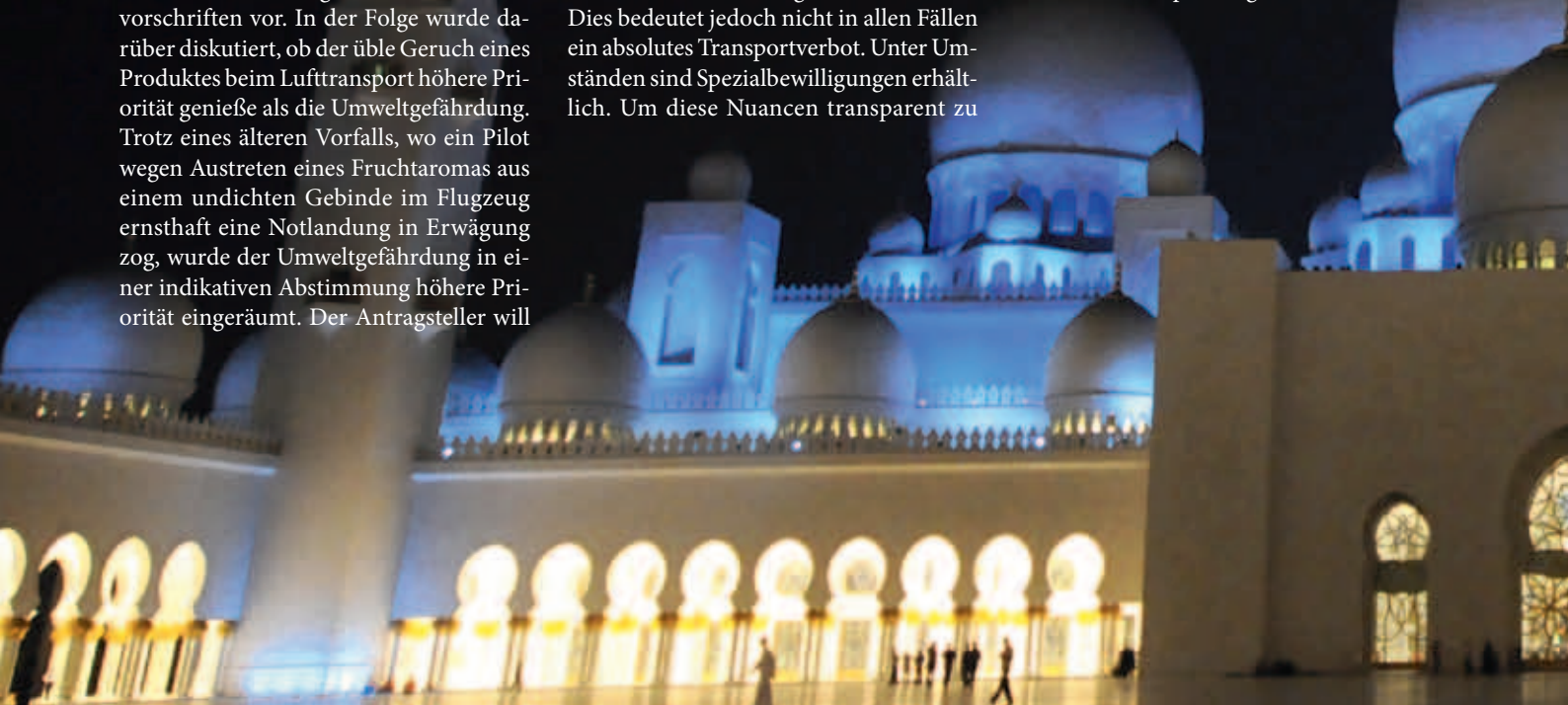
Der Begriff „Fürbidden“

Auf Antrag der chemischen Industrie werden künftig bestimmte Chlorsilane auf Passagierflugzeugen verboten. Damit wird eine vorhandene Disharmonie mit anderen Chlorsilanen beseitigt.

In der „Dangerous Goods List“ findet man teilweise den Begriff „Fürbidden“. Dies bedeutet jedoch nicht in allen Fällen ein absolutes Transportverbot. Unter Umständen sind Spezialbewilligungen erhältlich. Um diese Nuancen transparent zu

machen, wurde vorgeschlagen, entsprechende klärende Begriffe zu verwenden (Fürbidden / Approval Required / Exemption Required). Der Antrag erhielt indes wenig Unterstützung. Der Ausdruck Fürbidden werde seit Jahren verwendet und betone die Tatsache, dass die entsprechenden Produkte normalerweise nicht zum Transport zugelassen seien.

„Consumer Commodities“ sind eine Besonderheit des Lufttransports. Deren ID8000 existiert daher nicht in den übrigen modalen Vorschriften. Da dies beim Transport auf der Straße von und zu Flughäfen teilweise zu Problemen führt, gab es in der Vergangenheit schon mehrfach Diskussionen zu diesem Thema bei der Gemeinsamen Tagung oder anderen Gremien. Die Industrie gelangte nun mit der Frage ans Panel, ob ein Antrag an den UN-Expertenausschuss, eine UN-Nummer für „Consumer Commodities“ aufzunehmen, unterstützt würde. Die Idee fand grundsätzlich Zustimmung. Trotzdem war eine klare Mehrheit der Meinung, dass der Zeitpunkt sehr ungünstig sei. Es gäbe in den neuen Vorschriften zum 1.1.2011 die Verpackungsvorschrift Y963,





Das ICAO-Dangerous Goods Panel setzt sich noch mehrheitlich aus Männern zusammen. Aber die Quote an sehr kompetenten Frauen steigt.

welche den Versand als Limited Quantity ermögliche. Damit würden die Probleme beim Transport von Consumer Commodities im multimodalen Verkehr beseitigt. Man solle die Situation beobachten und bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt darauf zurückkommen.

Unterabschnitt 5.0.2.10 der IATA DGR (bzw. 4.1.1.17 der ICAO TI) enthält Bestimmungen betreffend Feststoffe, welche sich während des Transports verflüssigen können. Nun hat die IATA eine ergänzende Vorschrift vorgeschlagen, dass bei Einzelgebinden, die für Feststoffe zulässig sind, nur für Feststoffe zugelassene Einzelgebinde verwendet werden dürfen. Bereits im Vorfeld der Tagung wurden jedoch von der Industrie Bedenken gegen eine solche neue Bestimmung geäußert. Bei der Diskussion wurden zahlreiche Einwände vorgebracht. Klarheit bestand darüber, dass bei diesem Thema Handlungsbedarf besteht, aber mehr Zeit für eine sorgfältige Analyse der Problematik notwendig ist. Man will im neuen Biennium darauf zurückkommen.

Wegen der zahlreichen Änderungen bei den Verpackungsvorschriften zum 1. Januar 2011 hatte das Panel einer dreimonatigen Übergangsvorschrift (siehe Un-

terabschnitt 5.0.6.2 IATA DGR 52) zugestimmt. Nun sind aber laut IATA bereits Fragen zur Anwendung dieser Übergangsbestimmung aufgetaucht. Es ging dabei in erster Linie darum zu erfahren, ob die Shippers Declaration ein Datum des Jahres 2010 aufweisen müsse, um von der „Transitional Period“ profitieren zu können, oder ob auch Lieferungen mit einer im Jahr 2011 ausgestellten Deklaration darunter fallen. Glücklicherweise konnte das Panel davon überzeugt werden, dass beide Daten akzeptabel sind. Aus diesem Grunde wurde in der Zwischenzeit von IATA ein „DGR 52 PI Transition Guidance Document“ veröffentlicht auf www.iata.org/whatwedo/cargo/dangerous_goods.

Einerseits ist es erfreulich, dass das Panel so schnell reagiert hat beziehungsweise reagieren konnte. Andererseits wundert man sich schon, weshalb eine relativ simple neue Bestimmung ergänzende Erläuterungen erfordert.

Benutzerfreundlichere Liste

Die bestehenden ICAO-/IATA-Vorschriften enthalten eine Liste der Gefahrgüter, welche von Passagieren oder Besatzungsmitgliedern mitgenommen werden dürfen. (Kapitel 2.3 / Tabelle 2.3 A IATA DGR). Die Vertreterin Kanadas schlug vor, diese Liste zu bearbeiten und in eine neue, benutzerfreundlichere Form zu

bringen. Eine Arbeitsgruppe wird sich nun mit dem Thema befassen und dem Panel in 2011 berichten.

Gefahrgut in Helikoptern

In den Alpen werden regelmäßig Gefahrgüter mit Helikoptern befördert. Die bestehenden Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter auf dem Luftweg werden indes den speziellen Umständen beim Helikoptertransport nicht gerecht. So sind zum Beispiel die Transportzeiten in der Regel sehr kurz. Eine große Arbeitsgruppe befasste sich ausführlich mit dem Thema. Die Schweizer Delegation hatte sogar einen erfahrenen Helikopterpiloten dabei, welcher den Teilnehmern die Besonderheiten der Drehflügler verständlich machen konnte. Man machte bei den Diskussionen große Fortschritte, so dass diese neuen Bestimmungen im nächsten Biennium angenommen werden können sollten.

Vom Vereinigten Königreich wurde eine Diskussion angeregt über Genehmigungen für das Transportieren und Umschlagen von Gefahrgütern. Die Meinungen darüber waren geteilt. Insbesondere Genehmigungen für Spediteure wurden nicht als notwendig erachtet. Eine Arbeitsgruppe wird sich nun dem Thema annehmen.

Im kommenden Jahr findet im Frühling eine einwöchige Tagung der Working Group und im Herbst ein zweiwöchiges Full Panel Meeting (DGP/23) statt.

Erwin Sigrist

Leiter Transport gefährlicher Güter SGCI Chemie Pharma Schweiz + Delegierter des europäischen Chemieverbands CEFIC bei ICAO-DGP.