

# Kriterien für Übergangsfristen

**MARATHON** Viele Seiten Papier, lange Diskussionsrunden unter 74 Teilnehmern: Das ICAO-Gefahrgutgremium arbeitet an der nächsten Vorschriftenfassung.

**D**ass die Sparschraube auch bei Behörden angezogen wurde, manifestierte sich für die internationale Arbeitsgruppe zu den Gefahrgutvorschriften im Luftverkehr (Dangerous Goods Panel - DGP) dadurch, dass mehrere Panelmitglieder nicht an der Herbstsitzung Mitte Oktober in Montreal teilnehmen konnten. Andererseits gab es neue Teilnehmer zu begrüßen. Seit vielen Jahren das erste Mal dabei war der internationale Spediteurverband FIATA. Neu dabei war zudem die European Aviation Safety Agency EASA mit Sitz in Köln.

## Beschlüsse für 2015/2016

Fast alle Beschlüsse dieser Tagung betreffen bereits die ICAO-TI Ausgabe 2015-2016. Dies erklärt auch, weshalb mehrere Anträge noch zu keinen Entscheidungen führten.

Der Versand von Lithium-Batterien mit der Post sorgte zuletzt für viel Diskussionsstoff. Eine Arbeitsgruppe hat sich daraufhin zwischenzeitlich getroffen und darauf geeinigt, dass „Lithium-Batteries contained in equipment“ mit der Post versandt werden dürfen, wenn unter anderem die betroffenen Postmitarbeiter entsprechend geschult sind. Zahlreiche Bestimmungen wurden danach für die Vorschriften, die zum 1. Januar 2013 in Kraft treten (ICAO T.I. 2013-2014, IATA-DGR 54.Ausgabe), geändert oder neu aufgenommen. Bei dieser Tagung ging es nun um Anpassungen des Anhangs 18, der so genannten „Chicago Convention“. Eine Arbeitsgruppe wurde gebildet, die einen Vorschlag ausarbeiten soll.

Im Zusammenhang mit dem Postversand wurden auch Interpretationsschwierigkeiten der neuen Vorschriften für die „Designated Postal Operators – DPO’s“ erwähnt. Eine kleine Arbeitsgruppe wird nun einen Leitfaden für die DPO’s erstellen, der in Form eines „State letter“ an die Staaten verteilt werden soll.

Der amerikanische Gefahrgutausbildungsverband DGAC bat das Panel um Kommentare zu einem Antrag, den COSTHA (ein Mitglied des DGAC) dem



**Vorschriftenentwicklung für 2015/2016:** Bei sechs Grad Außentemperatur tagten die ICAO-DGR-Panel-Members dafür in Montreal im November 2012.

UNO-Unterausschuss für die kommende 42. Tagung in Genf unterbreiten wird. Es geht dabei um „Medical Devices or Equipment Containing Infectious Substances“, um medizinische Analysegeräte zum Beispiel für HIV-Proben. Zahlreiche Vorbehalte, die vorgebracht wurden, bestätigten die Vorsicht des DGAC im Hinblick auf den Antrag. Dabei ging es um Falltests, Freistellungen nach Paragraph 2.6.3.2.3.3 der UNO-Modellvorschriften

## Problem: Optimierungswille von Annahmestellen, Einnahmen mit Rückweisungen zu erhöhen.

sowie Doppeldeutigkeiten der vorgeschlagenen Änderungen. Es ist davon auszugehen, dass DGAC beziehungsweise COSTHA ihre Hausaufgaben bis zur UNO-Tagung im Dezember 2012 machen werden. Beschlüsse der UN werden bei DGP/24 im kommenden Jahr wieder diskutiert.

IATA hat Lücken in der Tabelle 3 unter 4.12 der „Dangerous Goods in Limited Quantities“ lokalisiert. Es wurde beschlossen, die UN-Nummern 3473, 3476, 3477 (Fuel cell cartridges) sowie ID 8000

(Consumer Commodities) den entsprechenden Klassen in der Tabelle zuzuordnen.

## Schieflage bei Excepted Quantities

Im Sommer dieses Jahres unterbreitete ICAO dem „UNO-Subcommittee of Experts on the Transport of Dangerous Goods“ ein Dokument zu Diskrepanzen zwischen den ICAO-TI und den UNO-Modellvorschriften bei den Beschränkungen für Excepted Quantities. Zahlreiche Einträge der Dangerous Goods List sind für den Lufttransport in EQ verboten, während sie im Orange Book zulässig sind. Das UNO-SCETDG bat die ICAO, die Abweichungen zu analysieren und zu begründen. Eine Angleichung der Modellvorschriften an ICAO würde bedeuten, dass solche Einträge auf der Straße oder Schiene nicht mehr in Excepted Quantities befördert werden dürften. Das Panel sprach sich einstimmig für ein einheitliches EQ-System für alle Verkehrsträger aus. ICAO wird nun der UN in Genf ein neues Dokument vorlegen, um die Disharmonien zu beseitigen.

Zwei Panelmitglieder schlugen vor, die Gefahrgutliste der „Technical Instructions“ zu ergänzen mit UN-Nummern, die in den Modellvorschriften aufgeführt,

### Anliegen der Industrie: Aufsaugmaterial gegebenenfalls in der Außenverpackung unterzubringen.

aber für den Lufttransport verboten sind. Dazu gehören UN 1327 HAY, STRAW or BHUSA oder UN 1372 FIBRES. Diese Ergänzungen sollen lediglich dabei helfen, Unklarheiten zu vermeiden.

Das Thema „Aufsaugendes Material in Excepted Quantities“ war ein Anliegen der Industrie. Die Vorschriften besagen, dass dieses Material in der „Intermediate Packaging“ sein muss. Cefic schlug vor, dass dieses unter bestimmten Voraussetzungen auch in der Außenverpackung sein darf. Vermiculit in der Zwischenverpackung ist in der Praxis ungeeignet, vor allem wenn ein Produkt für eine medizinische Einrichtung bestimmt ist, wo Sauberkeit oberstes Gebot ist. Ein Antrag soll in Genf der UNO unterbreitet werden. Das Panel war mehrheitlich gegen dieses Ansinnen, unterstützt wurde das Dokument aber von den USA.

### Zu viele abgewiesene Versandstücke

Um alle Unklarheiten zu den Abmessungen bei Markierungen zu beseitigen, werden auf Antrag der IATA in der nächsten IATA-DGR-Ausgabe die Beschreibungen präzisiert.

Der europäische Chemieverband Cefic bat um Meinungsaustausch zu dem Problem, dass Gefahrgutsendungen von Annehmestellen in manchen Ländern häufig aufgrund „inkorrekt angegebener Abgangs-/Bestimmungslandes in der Shippers Declaration“ zurückgewiesen werden. So wurden von einer Fluggesellschaft in Deutschland alle Sendungen zurückgewiesen, deren DGD „United States“ auswies statt „United States of America“. Die Vorschriften besagen, dass die Absender- und Empfängeradresse in der Shippers Declaration erwähnt sein muss. Näher spezifiziert ist diese Adresse nicht. Der Logik der Fluggesellschaft folgend, müsste für Deutschland „Federal Republic of Germany“ oder für die Schweiz „Swiss Confederation“ verwendet werden. Noch etwas länger wäre die Landbezeichnung bei Lieferungen nach London: „United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland“. Das Ergebnis der Diskussion: eine Präzisierung in den Bestimmungen von Kapitel 5.4 soll nicht erfolgen. Der Vertreter der IATA ver-



sprach, die Problematik den für die IATA-Schulungen zuständigen Kolleginnen und Kollegen zur Kenntnis zu bringen, um die Schulung entsprechend anzupassen.

In Kapitel 7.1.3 soll neu festgehalten werden, dass „The Acceptance Check“ nur vor der 1. Annahme zum Lufttransport vorgenommen werden muss. Leckagen von Gebinden, Beschädigungen oder abgefallene Etiketten können vom nachfolgenden Carrier (am Umladeflughafen) weiterhin geprüft werden. Zusätzliche Checks aber sind ein unnötiges Beschädigungsrisiko für die Güter, so das Panel.

### Übergangsfrist für kleine Li-Batterien

Die Portable Rechargeable Battery Association PRBA beantragte eine Übergangsfrist von 30 Tagen für „small lithium ion and lithium metal cells and batteries found in Packing Instructions 965 and 968, Section II of the ICAO T.I. 2013-2014 Edition“. Diese Übergangsfrist wird nun mit einem „Guidance Document“ auf der ICAO-Webseite „empfohlen“.

Besonders interessant in diesem Zusammenhang war die Folgeüberlegung des Panels. Auf Antrag von Cefic gab es vor zwei Jahren eine dreimonatige Übergangsfrist nach dem „Packing Reformatting“. Dies war für die Industrie sehr hilf-

## ICAO-TI-Gremium

Für den Transport gefährlicher Güter auf dem Luftweg bilden die „ICAO Technical Instructions – ICAO-TI“ die gesetzlichen Grundlagen. Sie werden alle zwei Jahre neu aufgelegt. Mit der Weiterentwicklung dieser Bestimmungen befasst sich das „ICAO Dangerous Goods Panel – ICAO-DGP“. Es setzt sich zusammen aus gewählten „Members“ (17 Staaten sowie die IATA und die Pilotenvereinigung IFALPA) sowie, im Vergleich zu anderen Gefahrgutgremien, sehr wenigen Industrievertretern: CEFIC, DGAC, FEA und GE. Nur Mitglieder haben beim Panel Stimmrecht. Das Panel beschließt jedoch nicht nur Änderungen der ICAO TI, sondern auch für das „Supplement to the Technical Instructions“, den „Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents“ sowie Annex 17 (Security) und Annex 18 (The Safe Transport of Dangerous Goods) der Chicago Convention.

reich gewesen. Nun wurde vorgeschlagen, dass generell Kriterien für Übergangsvorschriften definiert werden sollen.

Das ICAO-Sekretariat bat das Panel um Feedback zur Idee, ein „Incident Reporting System“ einzuführen. Diverse Panelmitglieder berichteten von bestehenden Systemen in ihren Ländern. Es gibt Staaten, wo mehrere Tausend Vorfälle erfasst werden. Der Plan von ICAO fand breite Unterstützung. Es wurde jedoch betont, dass eine Definition nötig sein wird, welche Vorfälle in einer solchen Datenbank erfasst werden sollen. Vertreter der Industrie betonten, dass sie auch Zugriff haben sollten auf neutralisierte Daten, um entsprechend Nutzen aus der Datensammlung zu ziehen. ICAO wird die Arbeiten an diesem „Incident Reporting System“ aufnehmen und bei DGP WG/13 über den Fortschritt berichten.

Im Jahr 2013 wird das Panel zwei Mal zu Tagungen zusammenkommen: die DGP-WG/13 findet im Frühling statt (mit fünf Sitzungstagen) und das Full-Panel-Meeting DGP/24 Ende Oktober in Montreal (mit zehn Sitzungstagen).

### Erwin Sigrist

Leiter Fachbereich „Transport gefährlicher Güter“ bei scienceindustries, Schweiz, und Delegierter von CEFIC beim ICAO-DGP.