

# Annäherungen an 2013

**VORBEREITUNG** Die Luftfahrtorganisation ICAO kümmert sich um die gesetzlichen Grundlagen für den Transport gefährlicher Güter auf dem Luftweg. Im April wurden neue Änderungen angenommen.

**B**ei den meisten Gefahrgutgremien ist die Tagesordnung der ersten Konferenz eines Bienniums eher klein. Nicht so beim Dangerous Goods Panel. 70 Anträge erwarteten die Teilnehmer der Tagung im April in Atlantic City im US-Staat New Jersey.

## Experten für Sicherheit im Luftverkehr

Der Grund für die Durchführung der Konferenz in der Spielerstadt: Die US-amerikanische Luftfahrtbehörde Federal Aviation Administration (FAA) betreibt hier das „William J. Hughes Technical Center“ – Home of the National Airspace System Laboratories. Dort wird zur Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr geforscht, getestet und entwickelt. Das Panel sollte die Gelegenheit bekommen, diese Testeinrichtung zu besichtigen und mit Experten zu diskutieren. Mehr dazu auf [www.faa.gov](http://www.faa.gov) (about FAA, Offices, Headquarters, Air Traffic Organization).

## Der Vorschriftenwechsel 2013-2014 für ICAO-TI's wird jetzt vorbereitet.

Ein wichtiges Thema waren die Änderungen aus der 17. Fassung der UN-Modellvorschriften, welche in die Ausgabe 2013-2014 der Gefahrgutvorschriften der ICAO, den so genannten ICAO TI's, übernommen werden sollen. Die von Dr. Katherine Rooney vom Sekretariat der ICAO vorgestellten Änderungen wurden größtenteils angenommen. Einige Punkte sind jedoch noch zu definieren: Verpackungsvorschriften für UN 3500 - UN 3505, Chemikalien unter Druck, eine neue Sondervorschrift für UN 3506 – Mercury contained in manufactured articles, die neuen „De Minimis-Vorschriften“ (Übernahme in Teil 1 oder in Kapitel 3.5 – Excepted Quantities?), Fragen im Zusammenhang mit „Salvage Pressure Receptacles“ (wel-

## PROGRAMMPUNKTE

### Worum ging es bei dieser Tagung:

- UN-Nummer 3500 - UN 3506
- Salvage Pressure Receptacles
- Ausnahmegenehmigungen der Staaten
- Bestimmungen zu Aufsaugmaterial
- Erkennen von undeklariertem Gefahrgut
- Gewichtsbegrenzungen bei UN-Nummern 3334 und UN 3335
- Gefahrguttabelle für Passagiere und Crew
- Zurückgewiesene Gefahrgutsendungen
- Transporte mit Hubschraubern

che für den Lufttransport nicht zugelassen werden) und weitere Details. Diese Themen werden bei den Tagungen bis Ende 2012 im Detail behandelt.

Australien entdeckte einige so genannte „Inconsistencies“ in den Technical Instructions. Sie betreffen die Verwendung der Begriffe „prohibited“ und „forbidden“ sowie „poisonous“ und „toxic“. Um den Tagungsteilnehmern die Sache nicht zu einfach zu machen, wurden pro Begriffspaar und betroffenes Kapitel je ein Dokument eingereicht. Glücklicherweise konnte man sich rasch entscheiden, je-

weils die Begriffe „forbidden“ bzw. „toxic“ zu verwenden. Probleme gibt's ...

Ein interessantes Thema begleitet das Panel seit 2009. Der „Annex 18 to the (Chicago) Convention on International Civil Aviation – The Safe Transport of Dangerous Goods by Air“, bildet die Rechtsgrundlage für die ICAO TI's. Dieser enthält in Paragraph 2.1 einen Passus, wonach die Staaten Ausnahmegenehmigungen gestatten können. Bei diesen Genehmigungen sind die Ursprungs-, Transit-, Überflugs- und Bestimmungsstaaten involviert. Fälle, für die solche Ausnahmegenehmigungen in Erwägung gezogen werden, sind wie folgt definiert: „In cases of extreme urgency or when other forms of transport are inappropriate or full compliance with the prescribed requirements is contrary to the public interest, the States concerned may grant exemptions.“ Nun will ICAO diesen langwierigen Prozess ein wenig beschleunigen, indem der „State of Overflight“ nicht mehr miteinbezogen werden soll. Ob die begrüßenswerte Idee realisierbar ist, bleibt fraglich. Denn es ist kaum vorstellbar, dass Staaten wie die USA hierzu ihren Segen geben werden. Im Zuge dieser Diskussion ergab sich bereits eine kleine Änderung einer Definition in 1.3.1: „The State of Destination“ wird neu mit „The State in the territory of which the consignment is finally to be unloaded from an aircraft“ umschrieben.

## Aufsaugmaterial konkretisiert

Im Zuge der Reformierung der Verpackungsvorschriften zum 1.1.2011 sind die Bestimmungen betreffend Aufsaugmaterial etwas verwässert worden und nun für Versender unklar. Auf Antrag Australiens werden diese jetzt wieder wie folgt definiert: „must be packed with sufficient absorbent material to absorb the entire contents of the inner packagings“. Dieser Text wird in zahlreichen Verpackungsinstruktionen entsprechend geändert.

**Unschärf: Für Hubschraubertransporte fehlen immer noch klare Regelungen.**



FOTO: E. LANNERY/ODPE



PHOTO: K. NIETFIELD/ODP

## ICAO-TI

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.

Die aktuelle Ausgabe 2011-2012 trat zum 1. Januar 2011 in Kraft. Mit der Weiterentwicklung dieser Bestimmungen befasste sich das „ICAO Dangerous Goods Panel – ICAO-DGP“. Es setzt sich zusammen aus zahlreichen Staaten sowie der Luftfahrtorganisation IATA und der Pilotenvereinigung IFALPA) sowie, im Vergleich zu anderen Gefahrgutgremien, sehr wenigen Industrievertretern: CEFIC, DGAC, FEA und GEA). Nur Mitglieder haben beim Panel Stimmrecht.

Zwar nicht de iure aber de facto kommen die IATA Dangerous Goods Regulations DGR beim täglichen Luftfrachtversand zur Anwendung.

Aus wirtschaftlichen Gründen gibt es jährlich eine neue Ausgabe. Sie unterscheidet sich primär strukturell von den TI's. Inhaltlich gibt es nur marginale Abweichungen, die aber immer restriktiver als die ICAO-Bestimmungen sind. Das IATA Dangerous Goods Board – DGB ist für das DGR zuständig.

### ICAO will bei Ausnahmegenehmigungen den überflogenen Staat auslassen.

Russland befasste sich mit dem Thema der Erkennung von undeckeltem Gefahrgut. Verstecktes Gefahrgut ist der Albtraum aller Behörden! Aber auch Besatzungen und Passagiere wollen sicher sein können, dass alle Gefahrgüter korrekt klassifiziert und deklariert sind.

Auch die verladende Industrie, die einen erheblichen Aufwand für eine sorgfältige Umsetzung der Vorschriften betreibt, hat ein großes Interesse an diesem Thema. Russland hatte festgestellt, dass die Luftfrachtbriefe manchmal Umschreibungen für den Inhalt der Lieferungen enthalten, welche zur Annahme verleiten können, dass es sich um Gefahrgut handelt. Man schlug vor, dass die Annahmestellen an Flughäfen in solchen Fällen beim Versender zurückfragen oder eine Bestätigung verlangen sollen, dass es sich nicht um „DG“ handelt. Der Vertreter der chemischen Industrie war von diesem Vorschlag wenig begeistert. Dies sei eine Einladung an die „Hobby-Chemiker“ der Annahmestellen, die Klassifizierungen der Versender, die eine fundierte Ausbildung haben, in Zweifel zu ziehen. Auch andere Teilnehmer erachteten den Vorschlag als falschen Ansatz. Russland will deshalb bis zur nächsten Tagung einen neuen Vorschlag ausarbeiten.

### Weniger für UN 3334 und 3335

Für die luftfrachtspezifischen UN 3334 / 3335 Aviation Regulated Liquid/Solid NOS (z.B. übelriechende Stoffe) wurden Gewichtslimits aufgenommen: 450 Liter für UN 3334 sowie 400 Kilogramm für UN 3335!

Angenommen wurde ein Vorschlag Kanadas, die Tabelle „Provisions for DG carried by passengers or crew“ zu überarbeiten und neu zu gestalten. Versender von Gefahrgütern sollten diese Tabelle von Zeit zu Zeit mit ihren reisenden Arbeitskollegen (Verkäufer, Marketingleute, Forscher) ansehen und ihnen erläutern, was – beziehungsweise was nicht – unter diese Befreiungen gehört. Denn man sollte nicht unterschätzen, was Verkäufer oder Forscher glauben, für den Besuch beim Kunden im Handgepäck mitnehmen zu müssen. Dabei werden die entsprechenden Vorschriften oft „übersehen“.

### Zurückgewiesene Versandstücke

In 7.4.10 der TI's wird neu eine Bestimmung aufgenommen, dass bei zurückgewiesenen Gefahrgutsendungen jeweils eine Kopie der Shippers Declaration von den Annahmestellen aufbewahrt werden muss.

Die Industrie war besorgt, dass dies zu Verzögerungen führen könne, wenn eine Original-Kopie weggenommen wird. Das Problem wurde jedoch mit dem Hinweis beiseitigewischt, dass eine Kopie aufbewahrt werden müsse. Dies könne auch eine Fotokopie sein.

Eine kleine Umfrage bei Gefahrgutannahmestellen zeigte jedoch, dass diese neue Bestimmung bereits heute gängige Praxis an den Flughäfen ist.

Die Sondervorschrift A44 für Chemical Kits und First Aid Kits wird ergänzt: man stellt klar, dass die Komponenten nicht zu einer gefährlichen Reaktion führen dürfen.

Für den Transport gefährlicher Güter gibt es zur Zeit noch eine unerwartet große Lücke: Transporte mit Helikoptern werden von den Vorschriften nicht oder kaum erfasst. Oder zumindest werden sie den besonderen Transportbedingungen nicht gerecht. Helikoptertransporte sind vor allem in den Alpenländern Schweiz und Österreich wie auch im Vereinigten Königreich (wegen der Ölförderplattformen) ein sehr wichtiges Thema. So gibt es zum Beispiel allein in der Schweiz mehr als 40 Helikoptergesellschaften. Diese befördern Material zu den Baustellen und Restaurants in den Bergen. Dass auch oft Gefahrgüter dabei sind, liegt auf der Hand. Während der Konferenz traf sich eine recht große Arbeitsgruppe zu mehreren Sitzungen. Man kann davon ausgehen, dass neue Bestimmungen im Herbst dieses Jahres verabschiedet werden können.

Vom 11.-21. Oktober 2011 findet keine Workinggroup, sondern ein Full-Panel-Meeting in Montreal bei ICAO statt.

### Erwin Sigrist

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