

Steter Tropfen höhlt

Die Standardschulung von Gefahrgutinspektoren ist eines der Themen, die die ICAO-Sitzungen vorantreiben.

Das 22. Full Panel Meeting des ICAO Dangerous Goods Panels (DGP) fand im Herbst 2009 wieder in Montreal statt, 19 stimmberechtigte Mitglieder nahmen daran teil. Südkorea ist neu hinzugekommen. Ob überflogene Staaten, so genannte „States of Overflight“, bei der Erteilung von Ausnahmeregelungen miteinbezogen werden sollen, lautete eine der ersten Fragestellungen.

Das Panel war sich der Problematik durchaus bewusst. Auch die Frage, ob ein überflogener Staat von der Fluggesellschaft über eine Befreiung informiert werden solle, wurde erörtert. Nicht überraschend kam man zu keiner Lösung. Eine kleine Arbeitsgruppe soll nun einen Vorschlag ausarbeiten unter Berücksichtigung von Hinweisen des „Legal Bureau“ von ICAO.

Kanada schlug vor, Bestimmungen für die Schulung von Gefahrgutinspektoren einzuführen. Die Idee wurde grundsätzlich unterstützt. Aber bei den Details zur Umsetzung gingen die Meinungen auseinander, vor allem bei der Frage, wo solche Bestimmungen aufgenommen werden sollen (Supplement zu den ICAO TI oder Annex 18).

Mehrere Dokumente befassten sich mit umweltgefährdenden Stoffen. Ein Antrag des Vereinigten Königreichs, die Differenzdruck-Anforderungen für Verpackungen von UN 3077/

3082 in der Verpackungsvorschrift PI 964 zu streichen, wurde angenommen.

Für die Industrie noch viel erfreulicher war hingegen die Annahme eines Dokumentes des US-Interessenverbandes DGAC. Diese hatten beantragt, IBC mit einer maximalen Nettomenge von 1000 kg für UN 3077 (EHS solid) zuzulassen. Dem Antrag wurde nach langer Diskussion zugestimmt und somit werden IBC neu der Verpackungsvorschrift 956 zugefügt.

Ein leidiges Thema konnte zum Abschluss gebracht werden: für Chlorsilane werden Druckbehälter aus Stahl wieder zugelassen. Die neuen Verpackungsinstruktionen 377, 681 und 876 werden entsprechend geändert. Dies betrifft neu auch die UN 1818 Siliciumtetrachlorid.

Australien schlug vor, dass die Absender- und Empfänger-Adressen neu auf derselben Seite einer Verpackung angebracht werden sollen, wo sich die Benennung (Proper Shipping Name) befindet. Trotz Einwänden der Industrie wurde diese Änderung in 5.2.4.2 IATA-DGR als optionale Bestimmung aufgenommen.

Der Vorfall Ende 2007 in Dubai, wo in einem Lager eines Frachtflughafens Gasflaschen mit Ethylchlorid explodierten, führte auch bei dieser Tagung zu Diskussionen. Die Problematik von Spuren (Traces) in Mi-

schungen und Lösungen führte zur Annahme einer neuen Bemerkung unter 2.3.5 IATA-DGR. Sie besagt, dass auch solche Spuren für die Kompatibilitäts-

Sekretariats der Panels finanzieren, konnte noch nicht ausgeräumt werden.

Der Antrag von Cefic, das Layout der TI's zu ändern, wurde mit Argumenten zum schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis abgelehnt.

Die Arabischen Emirate schlugen vor, den Transport flüssiger Gefahrgüter im sogenannten „Bulk hold“ von Flugzeugen zu verbieten. Das Anliegen wurde mit Vorfällen begründet, bei

Sollen einzelne überflogene Staaten Ausnahmegenehmigungen erteilen?



Bestimmungen in 4.1.1.3 IATA-DGR berücksichtigt werden müssen.

Der Europäische Chemieverband Cefic hatte zusammen mit dem europäischen Gaseverband FEA bereits im vergangenen Jahr beantragt, dass die für den Transport gefährlicher Güter per Flugzeug geltenden gesetzlichen Vorschriften, die ICAO Technical Instructions, im Internet zu veröffentlichen sind. Dieses Thema, welches vom Panel einstimmig unterstützt wurde, wurde der Air Navigation Commission – ANC (dem übergeordneten Gremium des DGP) unterbreitet. Doch die Befürchtung, dass der ICAO signifikante Einnahmen fehlen würden, die unter anderem auch einen Teil des

welchen Gebinde durch Flugzeugschrauben beschädigt wurden. Nachträglich wurde der Antrag selbst zurückgezogen und man bat um eine Diskussion des Problems. Cefic wies darauf hin, dass die Verlager mit hohen Kosten für die korrekte Bereitstellung von Gefahrgutsendungen, insbesondere für gebührenpflichtige Gefahrgutannahmen an den Abgangsflughäfen investierten. Das DGP war derselben Ansicht und empfahl den Vereinigten Arabischen Emiraten, dem Problem mit angemessener Schulung des Verladepersonals zu begegnen. ■

Erwin Sigrüst

Der Autor ist Leiter des Fachbereichs „Transport gefährlicher Güter“ bei SGC1 Chemie Pharma Schweiz und Leiter der Cefic-Delegation bei der Gemeinsamen Tagung.