

# Mehr Gefahrgut auf dem Postweg

**KONSUMGÜTER** Ausbilder-Qualifikationen, Gefahrgüter in der Post und Übergangsfristen waren nur einige der Themen der Frühjahrstagung des Gefahrgut-Panels der Luftfahrtorganisation ICAO in Montreal.



17 Staaten, die Internationale Luftfahrtorganisation IATA, die Pilotenvereinigung IFALPA und einige Vertreter der Industrie entwickeln ICAO-TI.

Zahlreiche Unternehmen wurden vor der Tagung des Dangerous Goods Panels (DGP) der internationalen Luftfahrtorganisation ICAO Mitte März von einem Antrag Australiens erschreckt: darin wurde angeregt, die einzige im Luftversand verbliebene ID-Nummer, die ID8000 Consumer Commodity (Konsumgüter) zu streichen. Begründet wurde dies mit notwendigen Angleichungen an die LQ-Bestimmungen.

Bei der Diskussion zeigte sich jedoch rasch, dass die Suppe heißer gekocht als gegessen wurde. Denn der Antragsteller selbst wies darauf hin, dass ihm keine Vorfälle mit ID8000-Sendungen bekannt seien. Der Vertreter der Industrie wies darauf hin, dass eine Streichung für die betroffenen Unternehmen massive Konsequenzen hätte, da der Versand von Konsumgütern unter den LQ-Vorschriften im Vergleich zu ID8000-Regelungen ungleich aufwändiger wäre. Abgesehen davon, dass zahlreiche Fluggesellschaften gemäß ihren „Operator-Variations“ keine

LQ-Güter zur Beförderung akzeptieren. Diese Position wurde fast ausnahmslos unterstützt, so dass der Antrag schlussendlich zurückgezogen wurde.

In der Ausgabe 2013-2014 der ICAO Technicals Instructions, Kapitel 1;2.3 waren neue Bestimmungen aufgenommen worden, welche unter definierten Voraussetzungen den Versand von Lithiumbatterien in der Post zulassen. Nun wurde vom Vereinigten Königreich aber bereits ein Dokument vorgelegt, in dem vorgeschlagen wurde, die Zulassung weiterer Gefahrgüter in Postpaketen zu prüfen.

Die Begründung des überraschenden Antrags war jedoch nachvollziehbar. Vor wenigen Jahren wurde mittels einer groß angelegten Studie in England festgestellt, dass circa drei Prozent der Postpakete in England Gefahrgüter aller Art enthielten. Darunter waren Parfum, Nagellack, Aerosole, Lithiumbatterien, Feuerzeuge sowie alkoholische Getränke (Whisky / Grappa / Rum = UN 3065!). Hochgerechnet waren dies pro Jahr alleine in England

um die 15.000 Pakete. Das Vereinigte Königreich war der Meinung, dass es besser sei, klar definierte Gefahrgüter unter bestimmten Bedingungen zum Versand zuzulassen als eine insgesamt beträchtliche Menge nicht deklarerter Güter im Postverkehr zu wissen.

Man vereinbarte, sich mit der Weltpost UPU im Juni 2013 zusammzusetzen, um die Sache zu diskutieren. Die Zwischenergebnisse werden im Herbst anlässlich DGP-24 erörtert.

## Trockeneis in der Post

Auch ein Antrag Brasiliens befasste sich mit Postsendungen. Man schlug vor, Trockeneis (UN 1845) für den Transport von Patientenproben mit der Post zuzulassen. Dass solche Proben überhaupt mit der Post befördert werden, erstaunte zahlreiche Teilnehmer, wurde aber vom Antragsteller ausdrücklich bestätigt. Eine Entscheidung wurde noch nicht gefällt. Man will die Frage beim Gespräch mit UPU ebenfalls diskutieren.

Die Qualifikationen beziehungsweise Anforderungen an Gefahrgut-Instrukto-ren waren Gegenstand eines IATA-An-trags. Danach sollten die Bestimmungen in 1;4.3 der TI erweitert werden. Ein Ins-truktor muss logischerweise Kenntnisse der Luftfracht-Gefahrgutvorschriften ha-ben, inklusive nationaler Vorschriften. Daneben sollte er neuerdings eine min-destens fünfjährige Erfahrung im Bereich Gefahrguttransport vorweisen und in verschiedenen Bereichen (Annahme, Verladung etc.) eingesetzt worden sein. Das Panel war jedoch der Meinung, dass die Ideen der IATA zu weit gehen. Man einigte sich darauf, „Guidance Material“ für Schulungsanbieter zu erstellen und auf der Herbsttagung zu besprechen.

### Europäische Kommission ganz nah

Seit dem vergangenen Jahr mischt sich die Europäische Kommission vermehrt in die Entwicklung der Gefahrgutvor-schriften ein. Daher nimmt nun auch eine Vertreterin der EASA (European Aviation Safety Agency) mit Sitz in Köln beim DGP teil. Nun lagen die ersten Do-kumente vor. Der Vorschlag zur Aufnah-me einer Definition für den Begriff „Ship-per“ wurde jedoch zurückgewiesen, da er inhaltlich ungenügend sei und zudem eine Definition gar nicht notwendig. Wenn auch dieser Antrag nicht von gro-ßer Wichtigkeit ist, zeigt er, dass die EASA in Zukunft eine aktive Rolle zu spielen gedenkt.

Es wurde beschlossen, „Other metal (4N) boxes“ wieder aus der Verpackungsvor-schrift 570 für organische Peroxide zu streichen.

Bei der Arbeitsgruppe 12 (WG12) des ICAO-DGP im vergangenen Herbst kam die Einführung einer generellen Über-gangsfrist in den ICAO Technical In-structions zur Sprache, die analog dem IMDG-Code (mit einem Jahr Übergangs-frist) beziehungsweise RID/ADR/ADN (mit sechs Monaten Übergangsfrist) er-folgen sollte. Kanada schlug nun vor, eine generelle einmonatige Übergangsvor-schrift in die Technical Instructions (TI) aufzunehmen. Dies führte zu einer inten-siven und teilweise sehr engagierten De-batte. Die IATA sprach sich strikt gegen den Antrag aus, da dies zu Problemen im Ablauf führe. Darauf warf ein Industrie-vertreter der IATA vor, nicht kundenori-entiert zu denken. Er erinnerte das Panel auch daran, dass die dreimonatige Über-

gangsvorschrift nach der großen Überar-beitung der Verpackungsvorschriften vor wenigen Jahren zu keinen Problemen ge-führt habe.

Andere Teilnehmer wiederum waren der Ansicht, dass die Frage einer „Transitio-nal Period“ alle zwei Jahre geprüft wer-den müsse. Ein Teilnehmer ging sogar so weit anzuregen, dass geprüft werden müsse, für welche Kapitel der Vorschrif-ten eine Übergangsvorschrift angebracht sei. Die Vertreterin Kanadas zog den Vor-schlag zurück, versprach aber, im Herbst

### Die Zeit für eine generelle Über-gangsfrist bei Vorschriftenwechsel ist für ICAO-TI noch nicht da.

2013 wieder auf das Thema zurückzu-kommen.

Auf Antrag der IATA wird Abschnitt 7;2.9 gestrichen. Dieser verlangte bisher die Trennung von toxischen und infekti-ösen Substanzen von lebenden Tieren und Nahrungsmitteln. Auf den ersten Blick erschien das Anliegen etwas abwegig, aber es gelang dem Vertreter der Air-lines, die Panel-Members davon zu über-zeugen, dass die aus dem Jahr 1984 kommende Vorschrift überholt sei.

### Unfalldatenbank für die Luftfahrt

Im vergangenen Jahr informierte die ICAO das DG-Panel über Pläne, ein „Dangerous goods incident and accident information system“ zu entwickeln. Ein

Industrievertreter wies darauf hin, dass auch die UNECE identische Absichten habe und empfahl einen Meinungsau-tausch, um die Kräfte zu bündeln. Die Anregung wurde dankend entgegenge-nommen. Bis es so weit ist, dürfte jedoch noch einige Zeit vergehen.

Wenn man berücksichtigt, dass beim Straßentransport die Vertragsstaaten Meldungen über Ereignisse dem UNE-CE-Sekretariat weiterleiten sollten (1.8.5.2 ADR), diese aber laut eigenen Aussagen in der vergangenen Dekade nicht mal ein Dutzend Meldungen erhiel-ten, darf man skeptisch sein über den Er-folg. Dies soll nicht heißen, dass die Idee der ICAO nicht ausdrücklich zu begrü-ßen ist. Denn dass man aus Unfällen et-was lernt ist unbestritten. Und dafür be-nötigt man Daten – ergo eine Datenbank. Das Panel erhielt von einem ICAO-Mit-gliedstaat eine Meldung über einen Vor-fall beim Entladen einer Lieferung von UN 3426 Acrylamid, Lösung. Man füh-rte zwecks Diskussion des Unfalls eine Te-lefonkonferenz mit den Behördenvertre-tern dieses Staates durch, um die Sache zu besprechen. Dies zeigte einerseits, dass offenbar nicht in allen Mitgliedstaaten dasselbe Fachwissen vorhanden ist, an-dererseits aber auch, dass man Vorfälle sehr ernst nimmt, sie diskutiert und Maßnah-men vorschlägt.

### Erwin Sigrist

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

## Gefahrgut als Luftfracht

### Das internationale Gremium ICAO

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 GEA. 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.

