



In den USA beruht die Zuordnung von Gütern als Marine Pollutant nach wie vor nach einem Listenprinzip. Das ist für ausländische Verlagerer kompliziert und aufwendig. Mögliche Alternativen bei der Einstufung sind entweder unangenehm oder illegal.

Bittere amerikanische Medizin

USA-VERSAND Die amerikanischen Vorschriften zum Transport von umweltgefährlichen Gütern unterscheiden sich teilweise erheblich von anderen.

Zum Zeitpunkt des Artikels „Ein saurer Apfel“ (Gefahr/gut April 2009) galt, dass die Umsetzung der am 01.01.2010 in Kraft getretenen Final Rule HM-215J in Bezug auf „Marine Pollutants“ nur für US-amerikanische Verlagerer, die im Seeverkehr befördern, relevant wäre, nicht jedoch für ausländische Verlagerer.

Dies muss revidiert werden, denn – anders als damals angenommen – sind ausländische Verlagerer hiervon doch betroffen.

Die US-Gefahrgutvorschriften (49 CFR) haben für „Marine Pollutants“ nicht die Vorschriften gemäß Kapitel 2.9 (IMDG Code, 34 Amdt) zur eigenverantwortlichen Einstufung gemäß Ökotoxdaten übernommen.

Es sind die bisherigen Regeln beibehalten worden, die auf dem reinen (Positiv-)Listenprinzip des 33. Amendments des IMDG-Codes basieren. Das hat zur Folge, dass innerhalb der USA die Zuordnung als Marine Pollutant weiterhin nur auf dem Listenprinzip beruht.

Transporte, die auf dem Seeweg in die USA gelangen, unterliegen neben den Bestimmungen des IMDG-Codes (Kapitel 2.9 und 2.10) zusätzlich den Bestimmungen gemäß Anhang B zur § 172.101, 49 CFR (Begründung: s. Kasten).

Für reine Stoffe ist dies vergleichsweise einfach.

Schwieriger wird es bei Gemischen, da für diese demnach noch die „alten“ Regeln (gemäß IMDG Code, 33. Amdt) für die Konzentrationsgrenzen (ein Prozent für PP-, zehn Prozent für P-Stoffe) gelten.

Ökotoxdaten entscheiden

Das bedeutet, dass Stoffe und/oder Gemische, die aufgrund ihrer Ökotoxdaten gemäß Abschnitt 2.9.3 (= Umweltgefährdung gemäß GHS-Ökotoxkriterien) des IMDG-Codes, 34. Amdt, nicht (mehr)

Ausländische Verlagerer sind von dem US-Gesetz HM-215J doch betroffen.

„umweltgefährdend“ (und folglich auch nicht „Marine Pollutant“) sind, die jedoch nach dem 33. Amendment als „Marine pollutant“ eingestuft waren (entweder für Stoffe aufgrund des Listenprinzips oder für Gemische aufgrund der Konzentrationsgrenzen ein und zehn Prozent), in der USA weiterhin als „Marine pollutant“ eingestuft bleiben und als solche in die USA zu befördern sind.

33. Amendment IMDG berücksichtigen

Dies führt dazu, dass Stoffe/Gemische, die

- keine Gefahrgüter der Klassen 1 - 9 sind und gemäß ihrer Ökotoxdaten und der Kriterien in 2.9.3.3 bzw. 2.9.3.4 IMDG-Code (34. Amdt) nicht „umweltgefährdend“, jedoch früher „Marine Pollutants“ waren, als Gefahrgut der Klasse 9, UN 3077 oder UN 3082, „Marine pollutant“ einzustufen sind

- Gefahrgüter der Klassen 1 - 9 sind und gemäß ihrer Ökotoxdaten und der Kriterien in 2.9.3.3 bzw. 2.9.3.4 IMDG-Code (34. Amdt) zwar jetzt nicht „umweltgefährdend“, jedoch früher „Marine Pollu-

AMERIKANISCHE GEFAHRGUTVORSCHRIFTEN CFR 49: AUSZÜGE

Die Formulierung des CFR 49 § 171.23 (b)(7) – "Marine pollutants. Except for marine pollutants (see § 171.8) transported in accordance with the IMDG Code, marine pollutants transported in bulk packages must meet the shipping paper requirements in § 172.203(l) of this subchapter and the package marking requirements in § 172.322 of this subchapter", bezieht sich auf die Definition für Marine Pollutants in CFR 49 § 171.8 – "Marine pollutant, means a material which is listed in appendix B to § 172.101 of this subchapter (also see § 171.4) and, when in a solution or mixture of one or more marine pollutants, is packaged in a concentration which equals or exceeds: (1) Ten percent by weight of the solution or mixture for materials listed in the appendix; or (2) One percent by weight of the solution or mixture for materials that are identified as severe marine pollutants in the appendix" und diese referenziert ihrerseits auf den CFR 49 Appendix B zu § 172.101 – "1. See § 171.4 of this subchapter for applicability to marine pollutants. This appendix lists potential marine pollutants as defined in § 171.8 of this subchapter. 2. Marine pollutants listed in this appendix are not necessarily listed by name in the § 172.101 Table. If a marine pollutant not listed by name or by synonym in the § 172.101 Table meets the definition of any hazard Class 1 through 8, then you must determine the class and division of the material in accordance with § 173.2a of this subchapter. You must also select the most appropriate hazardous material description

and proper shipping name. If a marine pollutant not listed by name or by synonym in the § 172.101 Table does not meet the definition of any Class 1 through 8, then you must offer it for transportation under the most appropriate of the following two Class 9 entries: "Environmentally hazardous substances, liquid, n.o.s." UN3082, or "Environmentally hazardous substances, solid, n.o.s." UN3077.

3. This appendix contains two columns. The first column, entitled "S.M.P." (for severe marine pollutants), identifies whether a material is a severe marine pollutant. If the letters "PP" appear in this column for a material, the material is a severe marine pollutant, otherwise it is not. The second column, entitled "Marine Pollutant", lists the marine pollutants.

4. If a material is not listed in this appendix and meets the criteria for a marine pollutant as provided in Chapter 2.9 of the IMDG Code, (incorporated by reference; see § 171.7 the material may be transported as a marine pollutant in accordance with the applicable requirements of this subchapter.

5. (...)

In Verbindung mit der Tatsache, dass diese Referenzierung im für internationale Transporte geltenden CFR 49 Subpart C (Authorization and Requirements for the Use of International Transport Standards and Regulations) enthalten ist, müssen für internationale Transporte (wie z. B. Importe in die USA) folglich die Bestimmungen des CFR 49 § 171.8 in Verbindung mit CFR 49 Appendix B zu § 172.101 beachtet werden.

tants" waren, zusätzlich zu ihrer bestehenden Gefahrguteinstufung nach den Klassen 1 - 9 als „Marine pollutant“ deklariert und markiert in die USA befördert werden müssen.

Davon darf man zwar abweichen (nicht als „Marine Pollutant“ einstufen), allerdings nur mit Zustimmung (englisch= Approval) der zuständigen US-Behörde (PHMSA).

Es stellt kein allzu großes Problem dar, solch eine Zulassung zu beantragen (da dies eher ein formaler Verwaltungsakt ist) und zu erhalten.

Eine größere Aufgabe ist es aber, die betroffenen Produkte zu identifizieren, sie zulassungstechnisch zu verwalten und die Identnummern der Zulassungsnummern bei jedem Transportvorgang anzugeben (zu deklarieren).

Fazit:

Beide legale Alternativen sind – jede auf ihre Art – höchst unangenehm.

Die dritte Alternative, die Produkte beim Transport in die USA in Bezug auf die Einstufung „Marine pollutant“ ausschließlich auf Basis des 34. Amendments zu bewerten und zu versenden, kann für Transporte in die USA illegal sein.

Aufgrund der unangenehmen Folgen der legalen Alternativen werden sich aber wohl viele Betroffene sagen: „Wo kein Kläger, da kein Richter.“

Roland Neureiter

Gefahrtgutexperte in Kelkheim

Anzeige

AN DIE MÄUSE, FERTIG, LOS!

Azubis aufgepasst:

Vom 03.09.2010 bis zum 10.12.2010 veröffentlichen wir wieder alle 2 Wochen interessante Fragen aus den Bereichen Spedition, Transport und Logistik. Auf die Gewinner warten Geldpreise im Gesamtwert von über 10.000 Euro, eine Flugreise und vieles mehr! Einsendeschluss ist der 21.12.2010.

Jetzt mitmachen und gewinnen in der VerkehrsRundschau oder unter www.best-azubi.de

Unterstützt von:

MAN | Rental
EURO
LEASING
Immer in Bewegung

Die Initiatoren:



SCHÜNCK
GROUP

Internationaler
Assekuranz-Makler

verkehrs
RUNDSCHAU



Spedition. Transport. Logistik.