

Gefahrgutvorschriften in den USA von Roland Neureiter (Stand Oktober 2004)

Die zu beachtenden Abweichungen für den Versand in die USA	
für den Luftverkehr (gem. § 171.11 dJ)	für den Seeverkehr (gem. § 171.12 bJ)
<p>(1) Gefahrgüter, die die Definition für „Hazardous substances“ (s. Definitionen in 171.8) erfüllen, d. h. die die meldepflichtigen Mengen (RQ = Reportable Quantities) von Substanzen, welche die US-Umweltbehörde EPA als umweltgefährlich identifiziert hat, pro Verpackungseinheit überschreiten, müssen im Beförderungsdokument und auf der Verpackung - in Verbindung mit dem proper shipping name - mit den Buchstaben „RQ“ gekennzeichnet werden (s. USG-04, I.a).</p>	<p>(1) Die Bedingungen des § 171.12 (b) gelten nur, wenn die gesamte oder ein Teil der Transportstrecke über See erfolgte.</p>
<p>(2) Bei Abfällen, die unter die Definition gefährliche Abfälle fallen (s. § 171.8), muss im Beförderungspapier und auf den Verpackungen dem proper shipping name das Wort „Waste“ vorangestellt werden. Ferner müssen die Bestimmungen des § 172.205 bzgl. des Formulars „Hazardous Waste Manifest“ beachtet werden (s. USG-04, II.a).</p>	<p>(2) Gefahrgüter im Sinne des IMDG Codes, die keine Gefahrgüter im Sinne des CFR 49 sind, dürfen in die USA und innerhalb der USA als Gefahrgut befördert werden, wenn sie gemäß IMDG Code deklariert und gekennzeichnet sind.</p>
<p>(3) Wenn Stoffe keine Gefahrgüter im Sinne der ICAO-TI, jedoch Gefahrgüter im Sinne des CFR 49 sind, müssen sie entsprechend den Bestimmungen des CFR 49 befördert werden.</p>	<p>(3) Wenn Stoffe keine Gefahrgüter im Sinne des IMDG Codes sind, jedoch Gefahrgüter im Sinne des CFR 49, müssen sie entsprechend den Bestimmungen des CFR 49 befördert werden.</p> <p><i>Beispiele hierfür sind:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Hazardous substances, d. h. bei Überschreitung der meldepflichtigen Mengen pro Verpackungseinheit = Reportable Quantities (RQ), sind die in Kl. 9, UN 3077 bzw. UN 3082 als umweltgefährdende Stoffe einzustufen.</i> - <i>Combustible liquids mit Flammpunkt > 60,5 - 93 °C in Umschließungen (incl. IBCs) > 450 L (s. § 173.150 ff[2]) sind als „Combustible liquid“ einzustufen (Ausnahme: Wenn das Produkt keine Verbrennung unterhält, d. h. den → Weiterbrennbarkeitstest bestanden hat).</i> <i>Hinweis: Für inneramerikanische (domestic) Transporte hat die Gefahr „Combustible liquid“ sogar Vorrang vor „Klasse 9“. Stoffe mit Flpkt. > 61 - 93 °C, die im Seeverkehr Marine Pollutant und folglich in Klasse 9, UN 3077 oder 3082, eingestuft sind und in Behältern > 450 L in die USA befördert werden, müssen jedoch nicht als „Combustible liquid“ eingestuft werden.</i> - <i>Flüssige Stoffe mit einem Flammpunkt ≥ 38 °C, die bei oder ihrem Flammpunkt erwärmt befördert werden, sind in Klasse 3, UN 3256 einzustufen.</i> - <i>Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren sind in Klasse 9, UN 3166, einzustufen und unterliegen den Vorschriften des § 176.905.</i>
<p>(4) Beim Zu- und Ablauftransport zum/vom Flughafen bzw. im Luftfrachtersatzverkehr müssen die Fahrzeuge entsprechend Part 172, Subpart F gekennzeichnet sein und im Beförderungsdokument entweder der Verweis auf § 171.11 oder die Buchstaben „ICAO“ eingetragen werden.</p>	<p>(4) Verbotene Stoffe (Forbidden materials) dürfen nicht in die USA befördert werden, es sei denn, es liegt eine Ausnahmegenehmigung (Exemption) oder eine Zulassung (Approval) des Office of Hazardous Materials, Exemption and Approvals Branch, vor.</p>
<p>(5) Für Airbags, Airbagmodule und Gurtstrammer, ausgenommen solche, die in Kl. 2.2 eingestuft sind, muss die Deklaration im Beförderungsdokument den Bedingungen des § 173.166 (c) entsprechen, d. h. es müssen entweder die EX-Nr. oder der Produktcode jedes zugelassenen Airbags bzw. Gurtstrammers eingetragen sein.</p>	<p>(5) Mit Ausnahme von IBCs und UN Tanks müssen Bulk packagings (wie IM, IMO und DOT 51 Tanks) grundsätzlich den Bedingungen des CFR 49 entsprechen (ausgenommen ist nur die Kennzeichnung, d. h. die Plakatierung). Mit Ausnahme von Stoffen, die den verschärften Vorschriften für Inhalationsgifte unterliegen, dürfen die für die einzelnen Stoffe in Spalte 13 des IMDG Codes angegebenen T-Codes für IM, IMO und DOT 51 Tanks verwendet werden, sofern diese Tanktypen gemäß CFR 49 für den jeweiligen Stoff zugelassen sind. Das bedeutet, dass IM portable tanks oder IMO Tankcontainer für Flüssigkeiten und Feststoffe nur verwendet werden dürfen, wenn sie gemäß des in Spalte 8C der Hazardous Materials Table aufgeführten Paragraphen für die jeweilige UN-Nummer zugelassen sind und den Tankbestimmungen der in Spalte 7 der Hazardous Materials Table aufgeführten T-Codes entsprechen.</p> <p>Das bedeutet, dass, ausgenommen Stoffe, die den verschärften Vorschriften für Inhalationsgifte unterliegen, IBCs und UN portable tanks von ihren technischen Voraussetzungen her sowie von der Kennzeichnung und Markierung so in die USA befördert werden dürfen, wie sie auch im internationalen Verkehr zugelassen sind.</p>

<p>(6) Für radioaktive Stoffe der Klasse 7 müssen die Bedingungen des § 171.12 (d) beachtet werden (wie z. B. §§ 173.471, 173.472, 173.473, 172.204(c)(4), 173.448(e), 173.421, usw.).</p>	<p>(6) Verpackungen für Exportsendungen müssen auch den Vorschriften der §§ 173.24, 173.24a und 173.28 entsprechen (damit ist z. B. der US-Vibrationstest gemäß § 178.608 auch für Verpackungen für Exportsendungen vorgeschrieben).</p>
<p>(7) Wenn es im Luftverkehr für irgendeine Bestimmung der ICAO-TI eine Abweichung der US-Regierung (USG) gibt, dann muss diese entsprechend beachtet werden.</p>	<p>(7) Ein Stoff der Klasse 1 muss nach den Bestimmungen des Parts 173 klassifiziert, genehmigt und nach § 172.320 zusätzlich mit der vom Bureau of Explosives erteilten EX-Nummer markiert und nach den Bestimmungen des Parts 176 befördert werden.</p>
<p>(8) Abkürzungen dürfen im Beförderungsdokument nicht verwendet werden, es sei denn, sie sind ausdrücklich zugelassen (z. B. PG, Div., UN, etc.).</p>	<p>(8) Für Gase und Flüssigkeiten, die unter die Definition von Material poisonous by inhalation (Toxic by inhalation) fallen (s. Definitionen in § 171.8), müssen zahlreiche verschärfende Bedingungen bei Verpackung (wie z. B. vibrationsgeprüfte Fässer mit bestimmter Wandstärke, Doppelverpackung, etc.), Kennzeichnung (wie z. B. spezielles Placard), Dokumentation (wie z. B. Angabe der Hazard Zone) und Verstauung (wie z. B. nur 1-lagige Verladeweise) beachtet werden.</p>
<p>(9) Wenn ein Stoff die Definition für Inhalationsgifte (s. Definitionen in § 171.8) erfüllt, muss er entsprechend den Bestimmungen des CFR 49 verpackt (§§ 173.226 bzw. 173.227), gekennzeichnet (172.313) und deklariert (§ 172.203 [m]) werden.</p>	<p>(9) Für radioaktive Stoffe der Klasse 7 müssen die Bedingungen des § 171.12 (d) beachtet werden (wie z. B. §§ 173.471, 173.472, 173.473, 172.204(c)(4), 173.448(e), 173.421, usw.).</p>
<p>(10) Im Beförderungsdokument müssen vom Verlager Informationen für Unfallbekämpfungsmaßnahmen sowie eine Notfall-Telefonnr. angegeben werden. Die Notfall-Telefonnummer muss rund um die Uhr von einer Englisch sprechenden Person besetzt sein, die Kenntnisse über Notfallmaßnahmen oder unmittelbaren Zugang zu Personen mit solchen Kenntnissen hat (s. USG-12, a, b, c).</p> <p>Ferner muss eine Information über Notmaßnahmen im Notfall (auch für Bodenoperationen) zur Verfügung gestellt werden. Dies kann entweder durch Mitgabe des Sicherheitsdatenblattes oder durch Angabe des Emergency Response Guidance Codes (s. Spalte N der IATA-DGR) in der Versendererklärung erfolgen (s. USG-12, d, e).</p>	<p>(10) Bei Abfällen, die unter die Definition gefährliche Abfälle fallen (s. Definitionen in § 171.8), muss im Beförderungspapier und auf den Verpackungen dem „Proper shipping name“ das Wort „Waste“ vorangestellt werden. Ferner müssen die Bestimmungen des § 172.205 bzgl. des Formulars „Hazardous Waste Manifest“ beachtet werden.</p>
<p>(11) Versandstücke mit Stoffen der Klasse 1 müssen gem. § 172.320 gekennzeichnet sein.</p>	<p>(11) Gefahrgüter, die die Definition für „Hazardous substances“ (s. Definitionen in 171.8) erfüllen, d. h. die die meldepflichtigen Mengen (RQ = Reportable Quantities) von Substanzen, welche die US-Umweltbehörde EPA als umweltgefährlich identifiziert hat, pro Verpackungseinheit (darunter fallen auch bulk packagings) überschreiten, müssen den Vorschriften der §§ 172.203 (c) und 172.324 entsprechen, d. h. entsprechend markiert und deklariert werden.</p>
<p>(12) Ammoniumnitratthaltige Düngemittel dürfen nicht die Kriterien der Klasse 1 erfüllen.</p>	<p>(12) Giftige Stoffe müssen den Bestimmungen des § 172.203 (m) entsprechen, d. h. für giftige Stoffe der Verpackungsgruppen I und muss in den Beförderungsdokumenten „Poison“ oder „Toxic“ angegeben werden, sofern die Klasse oder der „Proper shipping name“ keine Auskunft über die Giftigkeit gibt (dies kann z. B. der Fall sein, wenn es für namentlich genannte Stoffe neue Toxizitätserkenntnisse gibt, die jedoch noch nicht in den Vorschriften berücksichtigt sind).</p>
<p>(13) Stoffe, die Meeresschadstoffe (Marine Pollutants) gemäß § 171.8 sind und in bulk packagings (> 450 L/400 kg) per Luftfracht in die USA befördert werden, müssen entsprechend den Bedingungen für Meeresschadstoffe gem.§ 172.203 (1) deklariert und gemäß § 172.322 (b) markiert werden</p>	<p>(13) Derzeit nicht belegt</p>
<p>(14) Mit Ausnahme der Regelung für komprimierte Gase in Behältnissen < 4 fluid ounces gemäß § 173.306 (a)(1) müssen Aerosole den Bestimmungen für Aerosole in § 171.8 entsprechen. Ferner müssen Aerosole in Metallverpackungen enthalten sein, wenn das Behältnis ein Volumen von > 7,22 cubic inches hat.</p>	<p>(14) Ammoniumnitratdüngemittel dürfen nicht die Definition der Klasse 1 erfüllen.</p>
<p>(15) Substanzen, die durch chemische Reaktion Sauerstoff erzeugen (sogenannte "oxygen generators"), dürfen nicht in Passagierflugzeugen befördert werden. Spent (verbrauchte) oxygene generators sind per Luftfracht gänzlich verboten.</p>	<p>(15) Befüllte Druckgasbehälter dürfen nur in die USA befördert werden, wenn sie in Übereinstimmung mit den entsprechenden US-Vorschriften hergestellt, kontrolliert und geprüft sind. Druckgasbehälter, die den US-Vorschriften nicht entsprechen, jedoch nur zum Befüllen in die USA befördert werden, sind für den einmaligen Transport zum direkten Re-Export zugelassen, wenn sie den US-Vorschriften für die periodischen Prüfungen von Druckbehältern entsprechen oder eine Genehmigung der zuständigen</p>

	US-Behörde vorliegt.
(16) Substanzen, die mit einem Gefahrzettel der Kl. 5.1 versehen sind, dürfen nur in Frachtflugzeugen und in diesen nur in zugänglichen Frachträumen mit Feuer- oder Rauchdetektor sowie einem Feuerlöschsystem befördert werden. Für Druckgasflaschen mit komprimiertem Sauerstoff bestehen gewisse Erleichterungen (s. USG-15).	(16) Im Beförderungsdokument müssen vom Verlager Informationen für Unfallbekämpfungsmaßnahmen sowie eine Notfall-Telefonnr. angegeben werden. Die Notfall-Telefonnummer muss rund um die Uhr von einer Englisch sprechenden Person besetzt sein, die Kenntnisse über Notfallmaßnahmen oder unmittelbaren Zugang zu Personen mit solchen Kenntnissen hat. Ferner muss die Notfall-Telefonnr. im Beförderungsdokument in einer Sequenz angegeben werden, wie sie vom Anrufenden aus den USA heraus zu wählen ist.
(17) Organische Peroxide und selbstzersetzliche Stoffe, die in den §§ 173.225 (b) bzw. 173.224 (b) nicht namentlich aufgeführt sind, dürfen nur mit einer Genehmigung der zuständigen U.S. Behörde in die USA befördert werden; Genehmigungen der zuständigen Behörden des jeweiligen Ursprungsstaates sind zwar hilfreich, jedoch nicht ausreichend.	(17) Aerosole (Druckgaspackungen) müssen der Definition für Aerosole (s. § 171.8) entsprechen.
Ferner dürfen gemäß US-Staatenabweichung USG-06, in Verbindung mit § 171.11 (7), befüllte Druckgasflaschen in die USA nur befördert werden, wenn sie in Übereinstimmung mit den entsprechenden US-Vorschriften hergestellt, kontrolliert und geprüft sind. Druckgasflaschen, die den US-Vorschriften nicht entsprechen und nur zum Befüllen und direkten Re-Export in die USA befördert werden, sind für den einmaligen Transport zum Re-Export zugelassen, wenn sie den US-Vorschriften für die periodischen Prüfungen von Druckbehältern entsprechen oder eine Genehmigung der zuständigen US-Behörde vorliegt.	(18) Substanzen, die durch chemische Reaktion Sauerstoff erzeugen (sogenannte „oxygen generators“) müssen gemäß CFR 49 klassifiziert, genehmigt und deklariert werden.
	(19) Für Airbags, Airbagmodule und Gurtstrammer, die in Klasse 1.4G eingestuft sind, muss die Deklaration im Beförderungsdokument den Bedingungen des § 173.166 (c) entsprechen, d. h. es müssen entweder die EX-Nummer oder der Produktcode jedes zugelassenen Airbag Moduls bzw. Gurtstrammers eingetragen sein.
	(20) Organische Peroxide und selbstzersetzliche Stoffe, die in den §§ 173.225 (b) bzw. 173.224 (b) nicht namentlich aufgeführt sind, dürfen nur mit einer Genehmigung der zuständigen U.S. Behörde in die USA befördert werden; Genehmigungen der zuständigen Behörden des jeweiligen Ursprungsstaates sind zwar hilfreich, jedoch nicht ausreichend.
	(21) Tankcontainer mit Bodenauslauf mit Stoffen der Klassen 3 (Flammpunkt bis 38 °C), Klasse 5.1 (I/II) und 6.1 (I/II) - jeweils auch als Nebengefahr -, deren Chassis beim Entleervorgang mit dem Motorwagen verbunden bleiben, müssen mit im Feuerfall automatisch schließenden Verschlussystemen gemäß § 178.275(d)(3) ausgerüstet sein und beim Entleervorgang den Bestimmungen gemäß § 177.834 (o) entsprechen. Bis 01.10.04 dürfen Tankcontainer noch ohne solche Einrichtungen weiterverwendet werden, wenn die zusätzlichen Bedingungen gem. § 177.834 (o)(3)(i-iv) beachtet werden.
	§ 171.12 c (Use of IMDG Code in port areas) Gemäß diesem Paragraphen dürfen Gefahrgüter (ausgenommen Klassen 1.1, 1.2 und 7), die in die USA importiert werden oder auf ihrer Transportstrecke die USA passieren, innerhalb von single port areas (Hafengebiete mit öffentlichem Straßennetz, zu denen auch angrenzende [contiguous] Häfen zählen) auf der Straße befördert werden, wenn sie nur nach IMDG Code verpackt, markiert, gekennzeichnet, gestaut und getrennt sind, sofern die Beförderungseinheit gemäß CFR 49 markiert und gekennzeichnet ist, die Deklaration gemäß CFR 49 dokumentiert ist und im Beförderungspapier eine Notfalltelefonnummer angegeben ist. Verbleibt die Transitladung jedoch an Bord des Seeschiffes oder wird sie direkt von einem auf ein anderes Seeschiff umgeschlagen, darf auf die Angabe der 24-h-Notfall-Telefonnummer verzichtet werden.