

# Extra markieren

Im 2. Teil der USA-Serie geht es wieder um den CFR 49, um Definitionen und Abkürzungen, die aktuelle Rechtsentwicklung und Abweichungen vom europäischen Recht.

In der Märzausgabe der Gefahr/gut 2006 wurde der innere strukturelle Aufbau der US-Gefahrgutvorschriften am Beispiel der Strukturpyramide visualisiert. Nun wird die Einbindung der US-Gefahrgutvorschriften in die US-Gesetzgebung veranschaulicht, denn insbesondere in Fällen von Anhörungsbescheiden (Notices of probable violation) ist es unerlässlich, sich nicht nur mit den Vorschriften, sondern auch mit deren gesetzlicher Basis auszukennen.

Das Schaubild auf S. 18 zeigt, wie

die US-Gefahrgutvorschriften im „Title 49“ des Code of Federal Register eingebunden sind. Die Verordnungsebene (CFR, Titel 1 bis 50) ist der Gesetzesebene (U.S. Code, Titel 1 bis 50) an die Seite gestellt.

Die Mehrzahl der Titel des U.S. Codes haben eine Entsprechung als Titel im CFR (Beispiel: der U.S. Code Title 49 [Transportation] entspricht dem CFR Title 49 [Transportation]).

Ein Beispiel, wo das nicht so ist, ist der CFR Title 40 [Protection of Environment], der keine Entsprechung im U.S. Code hat (der U.S. Code Titel 40 lautet [Public Buildings, Property, and Works]), woraus auch Rückschlüsse auf die Verankerung des Umweltschutzes im U.S. Rechtswesen gezogen werden können.

Mit der Final Rule PHMSA-05-22461 (Federal Register, 17.02.06, S. 8485) hat die zuständige US-Behörde PHMSA mit Wirkung 17.

Februar 2006 (ohne Übergangsregelung) eine drastische Erhöhung des max. Bußgeldsatzes von \$ 32.500 auf \$ 50.000 sowie ein maximales Bußgeld von \$ 100.000 für den neuen Tatbestand des „wissentlichen Verstoßes“ (knowing Violation) erlassen.

Letzteres dürfte seriösen Unternehmen wenig Kopfzerbrechen bereiten, da hier ein nachweislicher Tatvorsatz vorliegen muss. Kopfzerbrechen kann und sollte Unternehmen aber bereiten, dass (eben-

falls neu) als kriminelles Vergehen nicht nur wissentliche Verstöße betrachtet werden (Beispiel U.S. Code § 5104(b) „Tampering“: „A person may not alter, remove, destroy, or otherwise tamper unlawfully with (1) a marking, label, placard, or description on a document required under this chapter or a regulation prescribed under this chapter; or (2) a package, container, motor vehicle, rail freight car, aircraft, or vessel used to transport hazardous material“), sondern auch Schäden, die durch rücksichtslosen oder unbesonnenen („reckless“) Umgang mit Gefahrgütern entstanden sind.

Die bisher für solche kriminellen Vergehen verhängbaren Bußgelder (\$ 250.000 für natürliche Personen, \$ 500.000 für Unternehmen) und Strafen (bis zu fünf Jahre

Gefängnis) wurden zwar beibehalten. Neu eingeführt wurde jedoch eine Verdoppelung des Strafmaßes auf bis zu zehn Jahren Gefängnis für Verstöße, die

die Freisetzung von gefährlichen Stoffen und, als Folge davon, den Tod oder die Verletzung von Menschen zur Folge hatten.

## Verlader müssen nachweisen, inwiefern US-Abweichungen geschult wurden

Die anderen Neuerungen der Final Rule beziehen sich auf Änderungen der Tatbestände und der Richtsätze für Bußgelder (fines) im Bußgeldkatalog („List of Frequently Cited Violations“) für „normale“ Verstöße gegen die Gefahrgutvorschriften (CFR 49Appendix A to Subpart D of Part 107 – Guidelines for Civil Penalties).

Schäden infolge rücksichtslosen Umganges werden hier hart bestraft.

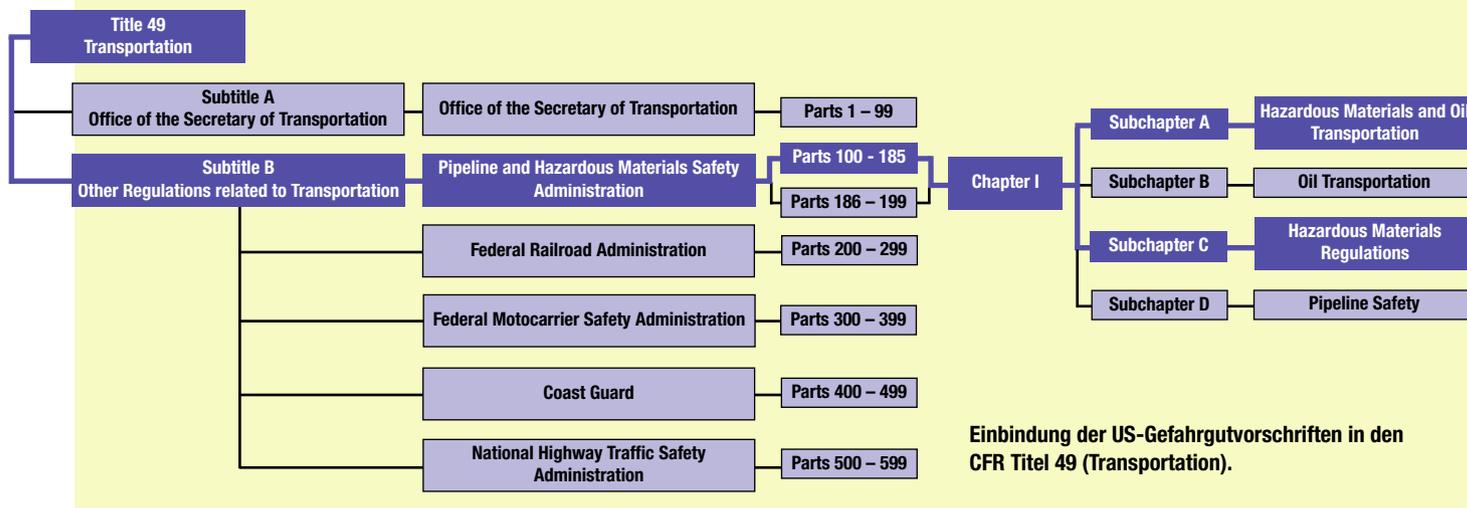
[www.gefahrgut-online.de](http://www.gefahrgut-online.de)

- Eine detaillierte Zusammenfassung der bereits beschlossenen Bedingungen sowie der Originaltext der Final Rule PHMSA-05-22461 (Federal Register, vom 17.02.06, S. 8485) stehen auf unserer Homepage unter „GG-Spezial“ als Download bereit.

**WICHTIGE DEFINITIONEN UND ABKÜRZUNGEN, TEIL 2**

<b>Approval</b>	Schriftliche Bewilligung des → Associate Administrators oder anderen designierten Sachbearbeitern mit dem einer → Person (Antragsteller) die Erlaubnis erteilt wird, eine Funktion auszuführen, für die gemäß → Subchapter C eine vorherige schriftliche Bewilligung des Associate Administrators vorgeschrieben ist (= Zulassungsbescheid)
<b>Associate Administrator</b>	Leiter des „Office of Hazardous Materials Safety (OHM)“ der „Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration“ (= Synonym für „zuständige U.S. Behörde für Gefahrgutangelegenheiten“)
<b>CFR</b>	Code of Federal Regulations (Verordnungssammlung der USA, Titel 1 bis 50)
<b>CFR 49</b>	Code of Federal Regulations, Titel 49 „Transportation“, Parts 1 - 1699 (Verordnungen/Vorschriften der Behörden/Organe des Department of Transportation; die Parts 100 - 185 befassen sich mit Gefahrgutvorschriften → HMR)
<b>Competent Authority Approval</b>	Genehmigung/Zulassung, die gemäß einem internationalen Standard (z. B. IMDG Code, ICAO-TI) vorgeschrieben ist. Alle folgenden Sachverhalte können als CAA betrachtet werden, sofern sie den Anforderungen eines internationalen Standards genügen: (1) Eine besondere Bestimmung in → Subchapter A oder C; (2) Eine → Special Permit oder → Approval ausgestellt gemäß → Subchapter A oder C; (3) Ein separates Dokument ausgestellt vom → Associate Administrator an eine oder mehrere → Personen.
<b>Exemption</b>	Früherer Begriff für Ausnahmegenehmigung → Special Permit
<b>Federal hazardous material transportation law</b>	Title 49 des United States Code (U.S.C.), Chapter 51 (Transportation of Hazardous Material), §§ 5101 – 5127 <a href="http://www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode49/usc_sup_01_49_10_III_40_51.html">www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode49/usc_sup_01_49_10_III_40_51.html</a>
<b>Fine</b>	Bußgeld (bis zu \$ 50.000 gemäß Bußgeldkatalog → „List of Frequently Cited Violations in Appendix A to Subpart D of Part 107 – Guidelines for Civil Penalties“) für „normale“ Verstöße gegen die US-Gefahrgutvorschriften, ohne dass Schäden an Personen oder Gütern verursacht wurden.
<b>Hazmat employee</b>	Jede natürliche, Vollzeit-, Teilzeit- oder zeitweise beschäftigte Person, die direkt irgendeine im Zusammenhang mit der gewerblichen Beförderung gefährlicher Güter anfallende Funktion ausübt bzw. diese beeinflusst.
<b>HMR</b>	Hazardous Materials Regulation (= US-Gefahrgutvorschriften) → Subchapter C
<b>List of Frequently Cited Violations</b>	Bußgeldkatalog (s. CFR 49 Appendix A to Subpart D of Part 107 – Guidelines for Civil Penalties)
<b>Notice of probable Violation</b>	Anhörungsbescheid
<b>Penalty</b>	Strafen (bis zu \$ 500.000 und Gefängnis bis zu 10 Jahre gem. CFR 49 §§ 107.329 und 107.333) für normale Verstöße, wissentliche Verstöße und/oder rücksichtslose Umgang mit gefährlichen Gütern, wodurch Schäden an Personen, Gütern oder der Umwelt verursacht wurden.
<b>Penalty Action Report</b>	Im Internet veröffentlichter jährlicher Bericht des Office of Hazardous Materials Enforcement (OHME) über verhängte Strafen und Bußgelder (mit Nennung des Tatbestandes, des Strafmaßes und des Schuldigen)
<b>Person (im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter)</b>	Eine Einzelperson, ein Unternehmen, eine Behörde oder ein Indianerstamm, die zu gewerblichen Zwecken Gefahrgut zur Beförderung anbieten oder befördern Der Begriff „Person“ beinhaltet nicht: (1) den Postdienst der USA; (2) irgendein Organ oder Mittel der Bundesbehörde in Ausübung ihrer Tätigkeiten im Zusammenhang mit Title 49 U.S.C. §§ 5123 (civil penalties) und 5124 (criminal penalties.); (3) irgendeine Behörde oder Indianerstamm, die gefährliche Güter für staatliche Zwecke befördern
<b>Special Permit</b>	Ein vom → Associate Administrator gemäß 49 U.S. Code 5117 (Exemptions and Exclusions) ausgestelltes Dokument, mit dem einer → Person (Antragsteller) die Erlaubnis erteilt wird, eine Funktion auszuführen, die gemäß → Subchapter A und C unzulässig ist (=Ausnahmegenehmigung, früherer Begriff: „Exemption“)
<b>Subchapter C</b>	Die US-Gefahrgutvorschriften (→ HMR): CFR Titel 49 (Transportation), Subtitle B (Other Regulations Relating to Transportation), Chapter I (Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration), → Subchapter C (Hazardous Materials Regulations), Parts 100 – 185 (belegt sind jedoch nur die Parts 171 – 180)
<b>Transportation</b>	Beförderung von Gütern, sowie Beladung, Entladung und Lagerung, sofern diese im Zusammenhang mit einem Beförderungsvorgang anfallen.
<b>U.S.C.</b>	United States Code (Gesetzsammlung der USA, Titel 1 bis 50) <a href="http://www.law.cornell.edu/uscode/">www.law.cornell.edu/uscode/</a>

US - GEFÄHRGUTVORSCHRIFTEN INNERHALB CFR 49



Einbindung der US-Gefahrgutvorschriften in den CFR Titel 49 (Transportation).



Gelungen: Kennzeichnung und Markierung eines Tankcontainers mit einer Combustible Liquid gemäß US-Gefahrgutvorschriften.

Schwerpunkte dieser Änderungen sind die Themen Schulung (Training) und Transportsicherung (Security). Obwohl die US-Vorschriften für Gefahrgutschulung und –sicherung gem. CFR 49 Part 172, Subpart H keine der zwingend zu beachtenden Abweichungen der US-Gefahrgutvorschriften sind, müssen ausländische Verlader, die Gefahrgut in die USA befördern, gegebenenfalls nachweisen können, wie sie ihr Personal über diese Abweichungen geschult haben.

In diesem Zusammenhang ist eine Erhöhung des Bußgeldsatzes auf § 7.500 für Verstöße gegen § 171.12(a) interessant, in dem der US-Importeur verpflichtet wird, den ausländischen Verlader (foreign offeror) über die US-Abweichungen und deren Abweichungen vom internationalen Standard zu informieren. Letzteres ist eher theoretischer Natur, wenn es sich bei dem

**Schwer verständlich und kaum beachtet: Die Abweichung Combustible Liquids.**

US-Importeur um die US-Dependance des eigenen Unternehmens handelt.

Vorstellung der US-Besonderheit „Combustible Liquid“: Bei dieser Abweichung (Einstufungskriterium: Flammpunkt > 61 - ≤ 93 °C und Beförderung in Behältern > 450 L) handelt es sich um die bei Nicht-Amerikanern am meisten Unverständnis auslösende und gleichzeitig (oder gerade deshalb) am wenigsten ernst genommene der zwingend zu beachtenden Abweichungen der US-Gefahrgutvorschriften.

Letzteres wohl auch deshalb, weil dies (also wenn die US-Vorschriften für die Besonderheit „Combustible Liquid“ 1:1 beachtet werden, was man bei seriösen Unternehmen unterstellen darf) zwangsläufig mit erheblichen Problemen in der außereuropäischen Transportkette verbunden ist – wie Irritationen aller Beteiligten, Mäßigung der Falsch- oder Nichtdeklaration, unabgestimmtes Entfernen der US-Kennzeichnung, Nichtbeförderung des Containers, Bußgeldandrohung.

Da diese Frustrationen auch den US-Behörden bekannt wurden, hat man seitens der USA zunächst versucht, diese US-Besonderheit im letzten biennium Dezember

2003 des United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods (UNCETDG) über einen entsprechenden Antrag zur Änderung der UN-Modellvorschriften in das internationale Regelwerk hineinzubekommen. Die amerikanischen Behörden argumentierten dabei mit dem Globally Harmonized System

(GHS), wo es den Flammpunktbereich > 61 - ≤ 93 °C ebenfalls gibt – mit entsprechenden Schadensfällen in den USA (Dokument ST/SG/AC.10/C. 3/2003/54). Dafür hat sich in der Sitzung des UN Sub-Committee of Experts on TDG jedoch keine Mehrheit gefunden.

Erst dieses Scheitern bei UN hat die PHMSA in ihrer Notice of Proposed Rulemaking HM-215F (siehe Kommentierung im Märzheft und unter [www.gefahrgut-online.de](http://www.gefahrgut-online.de), Rubrik „GG-Spezial“) veranlasst, dieser Frustration ein Ende zu bereiten. Man will zukünftig erlauben, die US-konforme Kennzeichnung/Markierung von Containern (sowohl bei Ex- wie auch bei Importsendungen), die als „Combustible Liquid“ eingestufte Gefahrgüter enthalten, innerhalb von Hafengebieten (port areas) zu erledigen bzw. erledigen zu lassen.

**Verlader müssen ihr Portfolio nach den Combustible Liquids durchforsten**

Da sich diese vorgesehene Erleichterung jedoch nur auf die Kennzeichnung bezieht, nicht jedoch auf die Dokumentation (Deklaration im Beförderungspapier), werden Verlader in die USA auch nach Inkraft-Treten dieser geplanten Erleichterung weiterhin gezwungen sein, ihr Produktportfolio nach Produkten zu durchforsten, deren Flammpunkt im Bereich zwischen > 61 - ≤ 93 °C liegt und die in Behältern > 450 L in die USA befördert werden und diese – beim Versand in die USA – entsprechend zu deklarieren. ■

Roland Neureiter  
Der Autor ist Referent im Logistik-Sicherheitsmanagement der Degussa AG/Hanau.

FOTO UND GRAFIK: NEUREITER