



Für OSHA/WRK- oder RTK-Etiketten gibt es keine vorgeschriebene Form. Hier eine Möglichkeit.

lich auch nicht gefahrgutrechtlich gekennzeichnet/markiert ist), das nach US-arbeitsschutzrechtlichen Aspekten jedoch als (z. B.) „reizend“ und/oder „sensibilisierend“ und/oder „reproduktionstoxisch“ usw. betrachtet werden muss. Diese Gefahr(en) sind in Form von OSHA-/WRK-/RTK-Etiketten anzubringen.

Fazit: Aus Gründen der bekanntermaßen hohen Bußgeldforderungen in den USA, des US-Haftungsrechts (insbesondere bei Personenschäden) und nicht zuletzt aus Responsible Care kann man sich nicht darauf verlassen, dass die gefahrgutrechtliche Kennzeichnung/Markierung von Tank- und Schüttgutcontainern die arbeitsschutzrechtlichen Warnhinweise ersetzen (was bei manchen Gefahrgütern ohnehin nur unvollständig und bei Nicht-Gefahrgütern logischerweise gar nicht der Fall ist). Folglich sollten deshalb auch an Tank-/Schüttgutcontainern (möglichst in Nähe der Entleeröffnungen), die für die USA bestimmt sind und OSHA-relevante Stoffe enthalten, grundsätzlich (analog Verpackung/IBCs) OSHA-Warnhinweise (WRK- bzw. RTK-Etiketten) angebracht werden.

Die kanadischen Gefahrgutvorschriften und ihre Relevanz für Übersee

Wer Gefahrgut nach Nordamerika versendet, bekommt es neben dem CFR 49 (für Sendungen in die USA) auch noch mit den kanadischen Gefahrgutvorschriften (TDGR) zu tun. Beide Vorschriften sind nicht nur untereinander verschieden – strukturell wie inhaltlich – sondern auch

zu den UN Modellvorschriften und den internationalen Gefahrgutvorschriften.

Die Neuherausgabe der TDGR in 2002 durch die zuständige kanadische Behörde

(Transport Canada) beendete eine siebenjährige Überarbeitung des gesamten kanadischen Gefahrgutrechtes unter Maßgabe der kanadischen Regierung, die Vorschriften in Form von so genannten Clear Language Regulations (verständliche Vorschriften), unter Verzicht auf „fiction talk“

Starke Warnsignale

USA-Serie, 5. und letzter Teil:
Kennzeichnung von Transportschließungen,
kanadische Gefahrgutvorschriften, wichtige
Definitionen und Abkürzungen.

Die US-amerikanischen Arbeitschutzvorschriften (CFR Title 29 - Labor - Chapter XVII - Part 1910 - Occupational Safety and Health Standards) fordern unter § 1910.1200 (Hazard communication) vom Hersteller, Importeur oder Händler, dass alle Arten von Behältern (inkl. Transportschließungen), in denen sich Stoffe befinden, die eine Gesundheitsgefahr oder eine physikalische Gefahr darstellen, mit einem Warnhinweis (in Englisch) versehen sein müssen, der Folgendes enthalten muss:

- Identität (Bezeichnung) des gefährlichen Stoffes
- Angemessene und sachgerechte Gefahrenwarnhinweise
- Name und Adresse des Herstellers, Importeurs oder eines anderen verantwortlichen Dritten

Für Verpackungen und Großpackmittel (IBC) werden oben angegebene Vorschriften von den meisten Unternehmen standardmäßig durch Anbringung so genannter OSHA-, WRK- oder RTK-Etiketten umgesetzt. Für Tank- und Schüttgutcontainer ist dies jedoch eher selten der Fall,

insbesondere in Fällen, in denen in den Tank- und Schüttgutcontainern Füllgüter befördert werden, die als Gefahrgut eingestuft sind. Letzteres kann sich im Einzelfall eventuell sogar als ausreichend erweisen, jedoch auch nur dann, wenn das jeweilige Füllgut gefahrgutrechtlich die gleiche(n) Gefahr(en) hat(haben), wie nach US-arbeitsschutzrechtlichen Aspekten (z. B. „ätzend“ und „entzündbar“, was durch die gefahrgutrechtlichen Placards „corrosive“ und „flammable“ abgedeckt wird). Anders würde es aber aussehen, wenn das Füllgut nach US-arbeitsschutzrechtlichen Aspekten zusätzlich noch als z.B. „krebserregend“ und/oder „reizend“ betrachtet

werden muss. Diese Gefahr(en) würde(n) durch die gefahrgutrechtlichen Placards nicht abgedeckt und müsste(n) folglich separat angebracht werden. Gleiches gilt (und hier natürlich noch mehr) für Tank- und Schüttgutcontainer, die ein Füllgut enthalten, das kein Gefahrgut ist (und folg-

Alle GG-Transportbehälter müssen noch zusätzlich etikettiert werden.



Skyline Vancouver: USA-Nachbar Kanada leistet sich eigene Gefahrguttransportvorschriften

(Romansprache) und „lawyer talk“ (Juristensprache), zu formulieren. Hintergrund: Da Gefahrgutvorschriften der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dienen, müssen sie so formuliert sein, dass sie von allen Rechtsunterworfenen leicht verstanden werden können und diese den Sinn und Schutzzweck der Vorschriften verstehen und nachvollziehen können.

Die TDGR sind – wie CFR 49 – eine multimodale Vorschrift, d. h. sie gelten für alle Verkehrsträger (mit den Teilen 9 bis 12 für jeweils einen Verkehrsträger) und sind folglich- wie der CFR 49 – nicht analog den UN Modellvorschriften strukturiert. Inhaltlich orientieren sie sich jedoch in den wesentlichen Dingen (wie Klassifizierung, Verpackung, Kennzeichnung, Dokumentation) an den UN Modellvorschriften. Wer in den TDGR die Liste der gefährlichen Güter sucht – die in allen internationalen und sogar den US-Gefahrgutvorschriften als Herzstück in der Mitte dieser Vorschriften zu finden ist – muss hier in den Anhängen suchen und wird dort in Form der Schedule 1 fündig.

Gefahrgüter, die Kanada per Seeschiff erreichen müssen dem IMDG-Code und den zusätzlich zu beachtenden kanadischen Regelungen (sofern zutreffend) entsprechen. In Fällen, in denen Gefahrgutsendungen nach Kanada über US-Häfen/Flughäfen befördert werden, sind selbstverständlich auch noch die Abweichungen des CFR 49 (s. Teile 1 bis 4 dieser Serie, veröffentlicht in den Ausgaben dieser Zeitschrift März/2006 bis Juni/2006) zu beachten.

Die TDGR (letzte gültige Fassung und Anpassung an UN Modellvorschriften, ICAO-TI und IMDG Code: siehe dazu die Tabelle auf Seite 25) können unter www.tc.gc.ca/tdg/clear/tofc.htm eingesehen und heruntergeladen werden:

Wie sein Nachbar USA, leistet sich leider auch Kanada eine Vielzahl (genau genommen 20) staatlicher Abweichungen von den internationalen Gefahrgutvorschriften für den Luftverkehr (s. CAG-1 bis CAG-20). Von diesen Abweichungen werden nachstehend die drei (nämlich die CAG-15 – CAG 17) näher erläutert, da diese analog auch beim Seetransport nach Kanada zu beachten sind.

1. Notfalltelefonnummer (s. auch CAG-15): Im Beförderungspapier muss eine Telefonnummer angegeben werden, unter der rund um die Uhr Informationen zum Gefahrgut und seinen Gefahren abgerufen werden können. Wegen der offiziellen Zweisprachigkeit Kanadas dürfen Auskünfte entweder in Englisch oder Französisch gegeben werden. Zu beachten ist, dass der zu wählende Notfalltelefonnummer folgender Text vorangestellt sein muss: „24-hour-number“.

Üblicherweise wird in Kanda als Notfalltelefonnummer die hierfür vom kanadi-

schen Verkehrsministerium (Transport Canada) kostenpflichtig zur Verfügung gestellte CANUTEC Notfalltelefonnummer 1-613-996-666 (call collect) verwendet. Es ist jedoch grundsätzlich auch zulässig, außerkanadische Notfalltelefonnummern anzugeben, sofern diese die Bedingungen für eine „24-hour-number“ erfüllen. Das bedeutet, dass (ausgenommen für USA) die Ländervorwahl in der Form angegeben wird, wie sie von Kanada aus anzuwählen ist (wie z. B. 01149... für Anrufe nach Deutschland). Ferner darf die Telefonverbindung durch den Angerufenen nicht unterbrochen werden, d. h. der Angerufene muss die Informationen entweder selbst sofort geben können oder aber den Anruf ohne Unterbrechung der Verbindung an einen Dritten weiterleiten, der dazu in der Lage ist.

2. ERAP (s. auch CAG-16): Der ERAP ist ein vom kanadischen Verkehrsministerium individuell zu genehmigender Einsatz- und Maßnahmenplan für Notfälle mit in Schedule 1 indizierten Gefahrgütern (darunter fallen z.B. Aerosole, Gase, die meisten giftigen Stoffe, entzündbare Flüssigkeiten mit niedrigem Flammpunkt, Wasserstoffperoxid > 60 Prozent, starke Säuren und Laugen).

USA - VERSAND : SERIE 2006		
Teil	Ausgabe	Inhalt
1	März 2006	Struktureller Aufbau des CFR 49 (I) Aktuelle Rechtsentwicklung auf dem US-Gefahrgutsektor (I) Detaillierte Vorstellung der US-Abweichung „Hazardous Substances (RQ)“ Wichtige Definitionen und Abkürzungen
2	April 2006	Struktureller Aufbau des CFR 49 (II) Aktuelle Rechtsentwicklung auf dem US-Gefahrgutsektor (II) Detaillierte Vorstellung der US-Abweichung „Combustible Liquids“ Wichtige Definitionen und Abkürzungen
3	Mai 2006	Vorstellung der US-Abweichungen im Luftverkehr Detaillierte Vorstellung der US-Abweichung „Toxic-by-Inhalation“ Wichtige Definitionen und Abkürzungen
4	Juni 2006	Sicherungsvorschriften – „The American way“ Detail. Vorstellung der US-Abweichung „Forbidden Materials and Packages“ Wichtige Definitionen und Abkürzungen
5	Juli 2006	Kennzeichnung von Transportumschließungen gem. US-Arbeitsschutzvorschriften (OSHA) Die kanadischen Gefahrgutvorschriften und ihre Relevanz für überseeische Verlade. Wichtige Definitionen und Abkürzungen

Die Serie kann für 14,95 Euro (zzgl. gesetzl. MwSt.) als Pdf bezogen werden unter E-Mail marketing-vogel@springer.com

FOTOS: DDP, EYE WIRE

WICHTIGE DEFINITIONEN UND ABKÜRZUNGEN

CAG	Canadian Government Variation = bei ICAO notifizierte staatliche Abweichung des Staates Kanada von den → ICAO-TI
CANUTEC	Canadian Transport Emergency Centre
Clear Language Regulations	Vorschriften in einer für den Rechtsunterworfenen verständlichen Sprache (Gegensatz zu „lawyer talk“ = Juristensprache)
CSA	Canadian Standards Association = Kanadisches Gegenstück zu DIN (www.csa.ca)
ERAP	Emergency Response Assistance Plan
ICAO-TI	International Civil Aviation Organisation – Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air
OSHA	Occupational Safety- and Health Administration (U.S. Bundesbehörde für Arbeitssicherheit und -gesundheit)
RTK	Right to Know Act (gleiche Bedeutung wie → WRK) = Gesetz.....
Transport Canada	Kanadisches Verkehrsministerium (die Website der für Gefahrgut zuständigen Abteilung lautet www.tc.gc.ca/tdg/menu.htm)
TDGA	Transport of Dangerous Goods Act (1992) = Kanadisches Gefahrgutbeförderungsgesetz von 1992 (unverändert gültig)
TDGR	Transport of Dangerous Goods Regulations= Kanadische Gefahrgutvorschriften (Letztmals grundlegend geändert in Form der → Clear Language Regulations vom August 2002. Derzeit gültige Fassung (5. Amendment) ist inhaltlich in den Grundzügen angepasst an die 11. Ausgabe der UN Modellvorschriften, die 2003-2004 Ausgabe der → ICAO-TI und das 31. Amendment des IMDG Codes. Das am 21.06.05 im Entwurf verkündete 6. Amendment der TDGR wird diese in den Grundzügen anpassen an die 13. Ausgabe der UN Modellvorschriften, die 2005-2006 Ausgabe der → ICAO-TI und an das 32. Amendment des IMDG Codes)
WRK	Worker's Right to Know Act (gleiche Bedeutung wie → RTK)

Kanadische Verlager und/oder Importeure müssen, wenn sie ERAP-indizierte Gefahrgüter zum Versand bringen oder importieren, a) einen ERAP haben (entweder selbst oder von einem darauf spezialisierten Dienstleister) und b) die ERAP-Nummer beim Versand ins Beförderungsdokument eintragen bzw. dem ausländischen Verlager bei der Bestellung mitteilen, da dieser seinerseits die ERAP-Nr. in den Beförderungsdokumenten anzugeben hat. Zwar kann und muss der ausländische Verlager selbst keinen eigenen ERAP haben. Er muss jedoch wissen, dass er ERAP-indizierte Gefahrgüter, wenn sie die Indexzahl pro Sendung überschreiten, nicht nach Kanada verladen darf, wenn ihm keine ERAP-Nr. vorliegt (genannt wurde). Nachstehendes (fiktives) Beispiel zeigt, wie dies im Beförderungsdokument anzugeben ist:

„ERAP 2-1009-073, 24 hour number (CANUTEC) 1-613-996-666“

Die in Schedule 1 (www.tc.gc.ca/tdg/clear/schedule1form.asp) den indizierten UN-Nummern zugeordnete Indexzahl (kg oder L) bezieht sich sowohl auf die einzelne Umschließung (Verpackung, IBC oder Tank) als auch auf die gesamte Sendung (Beispiel siehe nachstehend).

Wasserstoffperoxid, 5.1 UN 2015 PG.I,

ERAP Index = 1000

Sendung bestehend aus 1 x 200 L Gebinde = ERAP nicht erforderlich

Sendung bestehend aus 5 x 200 L Gebinden = ERAP erforderlich.

Ortsbeweglicher Tank mit einer Füllmenge ≥ 1000 L = ERAP erforderlich

Hintergrund der ERAP-Regelung ist, dass die Feuerwehren in Kanada (ausgenommen Berufsfeuerwehren in großen Städten) üblicherweise nicht mit besonderer Ausrüstung für die Bekämpfung von Unfällen mit großen Mengen gefährlicher Güter ausgerüstet sind. Zwar werden die Einsatzkräfte für die Maßnahmen geschult sowie für den Selbstschutz und die ersten Maßnahmen vor Ort ausgerüstet. Besonderes Equipment muss ihnen jedoch der Absender nach dem Unfall zur Verfügung stellen. Wenn der Absender einen Vertrag

mit einem Dritten (z. B. einem darauf spezialisierten Dienstleister) hat, der für ihn die Einhaltung des ERAP übernimmt und sicherstellt, muss dem Antrag auf Genehmigung eine Kopie des Vertrages beigelegt werden. Klargestellt wird, dass der Inhaber eines ERAP's immer ein Unternehmen mit Sitz in Kanadas sein muss. Bei internationalen Transporten mit Gefahrgut, die auf kanadisches Gebiet kommen, gilt automatisch der Importeur

im kanadischen Staatsgebiet als Absender der Sendung, d. h. er muss die Voraussetzungen erfüllen und Maßnahmen ergreifen und ggf. den ERAP vorhalten. Weiterführende Information unter www.tc.gc.ca/tdg/clear/part7.htm#sec71
3. Druckbehälter für Gefahrgüter der Klasse 2 (s. auch CAG-17): Gefahrgüter der Klasse 2 dürfen nach Kanada nur in Behältern befördert werden, die in Übereinstimmung mit den kanadischen Vorschriften für Druckgasbehälter (CSA B339) hergestellt wurden oder in Kanada vor dem 01.01.93 in Gebrauch waren oder vor dem 01.01.03 in Übereinstimmung mit einer Spezifikation für Druckgasbehälter gemäß 49 CFR hergestellt wurden und die nach der Norm CSA B339 oder die vom 49 CFR verlangten Qualifikationsmarkierungen aufweisen.

Von diesen vom Verlager im Seeverkehr bereits beim Versand nach Kanada zu beachtenden Abweichungen nicht betroffen sind Transporte, die Kanada per Schiff nur im Transit passieren. Wenn eine Transitsendung jedoch in einem kanadischen Hafen oder Flughafen physisch entladen wird, um z. B. von dort mit einem anderen Verkehrsmittel weiterbefördert zu werden (was insbesondere bei Verschiffungen über einen Hub [beispielsweise Halifax] nicht selten der Fall ist), sind diese Abwei-

Roland Neureiter

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