

Karta charakterystyki - pomoc, czy pułapka?

Zamiast wstępu. Pracuję jako doradca DGSA w dużej firmie, która w swojej działalności używa wielu produktów chemicznych. W ramach wykonywanych zadań prowadzę również bazę substancji i preparatów chemicznych używanych w firmie. Z tego tytułu przez moje ręce przechodzą karty charakterystyki – oj, uzbierało się ich ponad trzy tysiące... Poniższe refleksje wynikają z ich lektury.

Jednym z dokumentów, ważnym dla praktyki doradcy DGSA jest karta charakterystyki substancji lub preparatu niebezpiecznego. Zasady opracowywania i dystrybucji tego dokumentu określa ustawa z dnia 11 stycznia 2001r. o substancjach i preparatach chemicznych oraz m.in. rozporządzenie Ministra Zdrowia z 3 lipca 2002r., zmienione rozporządzeniem z 14 grudnia 2004r., w sprawie karty charakterystyki substancji niebezpiecznej i preparatu niebezpiecznego. Co prawda w ustawie zastrzega się, że nie dotyczy ona warunków transportu, ale jak dokładnie wczytamy się w jej zapisy i zapisy przywołanego wyżej rozporządzenia, to okazuje się, że znajdziemy kilka odniesień do tej problematyki.

Cóż takiego interesującego w karcie charakterystyki znajdzie osoba zajmująca się transportem? Otóż w punkcie 14 umieszcza się informacje o transporcie. Wskazuje się wszystkie szczególne środki ostrożności, o których użytkownik musi wiedzieć lub, których musi przestrzegać w związku z przepisami dotyczącymi transportu lub przemieszczania substancji lub preparatu na terenie jego zakładu oraz poza nim. Podaje się klasyfikację substancji lub preparatu zgodnie z przepisami dotyczącymi przewozu towarów niebezpiecznych. Z tego wynika, że karta charakterystyki powinna być pierwszym dokumentem, jaki dostaje do ręki osoba odpowiedzialna za organizację transportu, zwłaszcza w sytuacji, gdy ma do czynienia po raz pierwszy z daną substancją, preparatem czy produktem.

Oczywiście, nie tylko punkt 14 może być w kręgu zainteresowania doradcy. Również w innych miejscach można znaleźć szereg potrzebnych informacji: w punkcie 2 skład i informacje o zagrożeniach stwarzanych przez poszczególne składniki, w punktach 5, 6 i 8 są informacje przydatne przy tworzeniu pisemnej instrukcji dla kierowcy, w punktach 9, 11 i 12 – dane umożliwiające weryfikację prawidłowości klasyfikacji transportowej.

W tym miejscu należy odpowiedzieć na pytanie: jaka jest merytoryczna wartość zawartych w punkcie 14 informacji? Teoretycznie powinno wyglądać to dobrze, bowiem rozporządzenie wymaga, aby kartę charakterystyki opracowywały osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje. Z mocy ustawy, dane źródłowe, na podstawie których opracowano kartę charakterystyki osoba wprowadzająca dany produkt do obrotu, powinna przechowywać przez okres 5 lat od daty wycofania produktu z obrotu. W przypadku transportu, uprawnienia do sklasyfikowania produktu posiada w Polsce Instytut Przemysłu Organicznego.

A jak to wygląda w rzeczywistości? Jak w przysłowiu: hulaj dusza, piekła nie ma... W dalszej części przedstawię co bardziej smakowite kąski, z jakimi miałem (i mam...) do czynienia w praktyce zawodowej. Żeby dobrze je zrozumieć należy najpierw omówić sposoby, w jaki powstają karty charakterystyki.

- Sytuacja idealna: kartę charakterystyki, wraz z klasyfikacją transportową, na zlecenie osoby wprowadzającej produkt do obrotu opracowuje Instytut Przemysłu Organicznego.
- Sytuacja z punktu widzenia transportowca również bardzo dobra: IPO dokonuje jedynie klasyfikacji transportowej i na tej podstawie jest wypełniany punkt 14 karty charakterystyki.
- Kolejne bardzo dobre rozwiązanie: importer produktu, dysponując dobrze opracowaną zagraniczną kartą charakterystyki, zleca przygotowanie jej polskiej wersji renomowanej firmie, która dokonuje nie tylko tłumaczenia, ale również polonizacji karty pod względem obowiązujących w Polsce przepisów. W tej sytuacji należy domniemywać, że klasyfikacja transportowa została w kraju producenta wykonana prawidłowo, przez upoważnioną w tym kraju władzę.
- Rozwiązanie takie sobie, czasami humorystyczne, wprowadzające najwięcej zamieszania w innych niż 14, punktach karty, często stosowane przez duże, międzynarodowe koncerny: tłumaczenie przy

użyciu komputerowego translatora. Tego typu karty są bardzo często do ściągnięcia z Internetu, bezpośrednio z serwera producenta.

- Rozwiązanie złe, niestety często stosowane przez małych dostawców, dla których obrót chemikaliami bywa działalnością uboczną: zlecenie tłumaczenia tłumaczowi przysięgłemu. Zlecający nawet nie ma świadomości, że tłumacz dlatego jest przysięgły, że tłumaczy bardzo dokładnie... I wówczas przepisy GGVS stają się przepisami krajowymi....
- Rozwiązanie bardzo złe: za pisanie karty charakterystyki bierze się przysłowiowa pani Zosia z księgowości, która czasami nawet nie wie, że istnieje coś takiego jak ADR i RID...

No to popatrzmy na kilka przykładów kart. Na początek przykład jak powinien wyglądać punkt 14 w karcie charakterystyki:

<p>14. INFORMACJE O TRANSPORCIE</p> <p>Nr ONZ: 1001 Prawidłowa nazwa przewozowa: ACETYLEN ROZPUSZCZONY Klasa: 2 Kod klasyfikacyjny: 4F Nalepki: Nalepka ostrzegawcza nr 2.1. Numer zagrożenia: 239</p> <p>Transport produktu: Podczas czynności ładunkowych zabronione jest palenie w pobliżu pojazdów lub kontenerów a także w ich wnętrzu. Butle do gazu powinny być zamknięte i szczelne oraz posiadać dopuszczenie dozoru technicznego i aktualne badanie okresowe. Zawory powinny być chronione skutecznie przed uszkodzeniem mogącym powodować uwolnienie gazu w przypadku upadku butli oraz podczas przewozu i spiętrzania. Butle powinny być układane równolegle lub prostopadle do osi podłużnej pojazdu lub kontenera; jednakże butle znajdujące się przy przedniej ścianie powinny być ułożone prostopadle do tej osi. Butle krótkie o dużej średnicy (30 cm i więcej) mogą być układane wzdłuż pojazdu lub kontenera, przy czym ich kołpaki powinny być skierowane do środka. Butle, które są dostatecznie stabilne, albo które są przewożone w odpowiednich urządzeniach skutecznie chroniących je przed przewróceniem, mogą być ustawione w pozycji pionowej. Butle znajdujące się w pozycji leżącej powinny być odpowiednio i pewnie zaklinowane, przymocowane lub zabezpieczone w taki sposób, aby nie mogły się przesunąć.</p> <p>W czasie zewnętrznego transportu drogowego kierowca powinien posiadać pisemną instrukcję.</p>

Linde Gaz – acetylen rozpuszczony

Proszę zwrócić uwagę, że oprócz klasyfikacji produktu są również opisane warunki, jakie należy spełnić w trakcie transportu: sposób ułożenia/ustawienia butli i ich zabezpieczenia, warunki bezpieczeństwa w trakcie załadunku, obowiązek posiadania instrukcji. Na prawdę, na palcach można policzyć producentów, którzy robią tego typu zapisy w karcie charakterystyki.

Transport lądowy

Numer rozpoznawczy towaru: UN 1139

Prawidłowa/ Oficjalna Nazwa Przewozowa:

ADR: POWŁOKA OCHRONNA W ROZTWORZE

RID: POWŁOKA OCHRONNA, ROZTWÓR

Klasa / Kod klasyfikacyjny: 3 / F1

Grupa pakowania: III

Ilości ograniczone: LQ7

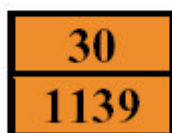
Instrukcje pakowania: ADR: P001, IBC03, LP01, R001,

RID: P001, DPPL03, R001;

Nalepka ostrzegawcza: nr 3

Numer rozpoznawczy zagrożenia: 30

Oznakowanie środków transportu:



Zalecenia szczególne

Produkt spełnia wymagania określone pod 2.2.3.1.5 przepisów ADR i RID w zakresie właściwości fizykochemicznych i może być przewożony na warunkach zwolnienia z w/w przepisów jedynie wówczas gdy zostanie zapakowany w naczynia o pojemności nie większej niż 450 litrów.

Icopal S.A. Zduńska Wola - Renovator

Wybrałem tutaj przykład z zapisem zwolnienia z ADR z tytułu punktu 2.2.3.1.5, bowiem zwolnienie to jest coraz częściej stosowane przez producentów farb, klejów i preparatów gruntujących do betonu. I niestety nie wszędzie jest to opisane w sposób nie budzący wątpliwości.

Transport drogą lądową

Klasa 3

Numer rozpoznawczy materiału (ONZ) : UN 1263 Farba

Grupa pakowania : III

Dalsze informacje: beczki/kadzie < 450 litrów: nie ma zastosowania ADR, z powodu dużej lepkości

Transport drogą morską

Klasa IMDG: 3

Numer rozpoznawczy materiału (ONZ) : UN 1263

Oznaczenie towaru: Farba

Tikkurila – Temathane 90

Abstrahując od nieprawidłowej nazwy opakowania, należy zauważyć, że nie tylko lepkość jest parametrem upoważniającym do wyłączenia z ADR z tytułu punktu 2.2.3.1.5.

ADR/RID :	
- Klasa:	3
- Nr ONZ:	1263
- Grupa towarowa ze względu na opakowania:	III
- Klasa:	3
- Nr ONZ:	1263
- Grupa towarowa ze względu na opakowania:	III
Wyjątek: Opakowania mniejsze lub równe 450 l transportować według 2.2.3.1.5 ADR.	
- Czynniki wywołujące zagrożenie:	
- Czynniki wywołujące zagrożenie:	

DuPont Performance Coatings – Multimix 2K PUR Decklack

To jest przykład tłumaczenia karty przez osobę nie mającą pojęcia o ADR (być może jest to zrobione przez tłumacza...) Określenie "grupa towarowa ze względu na opakowania" jest nie z tej bajki... Brak numerów nalepek i myląco sformułowane odwołanie do punktu 2.2.3.1.5 powoduje, że osoba, która nie zajmuje się przewozem towarów niebezpiecznych na co dzień będzie miała trochę problemów z przygotowaniem transportu.

14 INFORMACJE O TRANSPORCIE	
transport lądowy / samochodowy / międzynarodowy / uwagi	
ADR/RID	3 / III
GGVS/GGVE	3 / III
Środek ochronny	
Nr. Niebezpieczeństwa	UN-Nr. 1139
Zwolniony zgodnie z rozdziałem 2.2.3.1.5 ADR	
Transport statkami żeglugi śródlądowej / Uwagi	
ADN/ADNR : nie określony	
transport morski / uwagi	
IMDG/GGVSee-Code	: 3/III
EmS	: F-E, S-E
Zanieczyszczenie morza	
Coating solution	:
IMDG -Grupa pakowania	: 3/III UN-Nr.: 1139
transport powietrzny / uwagi	
IATA-DGR/ICAO	: 3/III
Numer UN	: 1139
Coating solution	

VossChemie GmbH – środek ochronny do podwozi UBS.

Kolejny przykład tłumaczenia przez tłumacza. Co to jest „Nr. Niebezpieczeństwa”? Dlaczego nie jest określony w przepisach ADN?

Jeden z producentów farb w trakcie kolejnej aktualizacji karty, usunął z punktu 14 klasyfikację produktu pozostawiając jedynie wpis, że z powodu lepkości nie stosuje się ADRu. Pozwoliłem sobie wykonać telefon do autora karty, rozmawiałem również z ich doradcą. Tłumaczenie było następujące: ich produkty nie są pakowane w opakowania powyżej 450 litrów. To co robią, jeżeli klient zażyczy sobie farbę np. w DPPL 1000 litrowych? „Opracujemy nową kartę” – brzmiała odpowiedź. OK, a jak mam opisać odpady z tych farb? Przy kolejnej aktualizacji karty klasyfikacja powróciła do punktu 14...

14. Dane dotyczące transportu

14.01.01 transport lądowy ADR/RID i GGVSE (przekraczanie granic/ kraj)
klasa ADR/RID-GGVSE: 3
Nr UN: 1268
Zagrożenie: 3
Grupa opakowań: VG III
Oznaczenie materiału: destylaty ropy naftowej, N.A.G. lub produkty ropy naftowej
N.A.G.

14.03.01 transport morski IMDG/GGVSee:
klasa IMDG/GGVSee 3
Grupa opakowań: III
Numer EMS: 3-07
Proper Shipping Name: Hydrocarbon solvent

14.04.01 transport powietrzny ICAO-TI i IATA-DGR
Klasa ICAO/IATA 3
Grupa opakowań: III

Elaskon – K60 ML (13-03-2003)

Przykład tłumaczenia karty przez tłumacza przysięgłego... Jest to wersja karty z 2003r. przetłumaczona staraniem polskiego dystrybutora tego preparatu. Natomiast dwa lata później pojawiła się karta przygotowana po polsku już przez producenta:

14. Informacje o transporcie

Transport lądowy ADR, klasa 3

Elaskon – K60 ML (18-02-2005)

Pozostawmy to bez komentarza.

14 Informacje o transporcie

· Transport lądowy ADR/RID i GGVS/GGVE (międzynarodowe/krajowe):



· Klasa ADR/RID- GGVS/E: 3 materiały o właściwościach żrących
· Liczba Kemlera: 80
· Numer UN: 1760
· Grupa opakowań: III
· Nazwa wyrobu: 1760 MATERIAŁ ŻRĄCY, CIEKLY, I.N.O. (trisodium nitrilotriacetate)

· Transport morski IMDG/GGVSee:



· Klasa IMDG/GGVSee: 3
· Numer UN: 1760
· Label: 3
· Grupa opakowań: III
· Numer EMS: F-A,S-B
· Zanieczyszczenia morskie: Nie

Karcher – RM 81 AFS

Typowy przykład karty wykonanej przez producenta zagranicznego, z użyciem translatora.

Sporo problemów przysparzają, na pozór łatwe do sklasyfikowania, aerozole.

14. Informacje o transporcie			
ADR:	Aerozole Klasa: 2	Pozycja: 5 A	Numer: 2201
RID:	Aerozole Klasa: 2	Pozycja: 5 A	Numer: 201
IMGD:	Aerozole (28 poprawka) Klasa: 2.2	Strona 2102	Grupa opakowań: II
ICAO/IATA-DGR:	Aerozole niepalne Klasa: 2.2	Nr UN: 1950 Nr EmS: 2-13	Nr MFAG: 370
		Sub-risk: --	Grupa opakowań: II
		Uwagi do opakowań 203/75 kg, Ładunek 203/150 kg	

Den Braven – Tiger Foam – pianka zimowa

Na pierwszy rzut oka wygląda to poprawnie... Na pierwszy... – bowiem jeżeli spojrzymy do punktu 2 karty charakterystyki, to okaże się, że gazem wypędzającym jest propan-butan (15% wagowych) i do tego w składzie jest również 15% eteru dimetylowego... A na deser dorzucono Im 2201 ze starego ADRu.

14. INFORMACJE O TRANSPORCIE	
14.1	Numer ONZ: 1294
14.2	Klasa RID/ADR/IMO: 3
14.3	Klasa pakowania: II
14.4	Numer indeksowy (EC): 601-021-00-3
14.5	Numer rozpoznawczy zagrożenia: 30
14.6	Symbole niebezpieczeństwa (R): 11-20
14.7	Symbole bezpieczeństwa (S): 1/2-16-25-29-33
14.8	Nalepka ostrzegawcza wg ADR/RID Nr 3: 

Orapi – NDI 507a

To jest przykład totalnej bezmyślności przy tworzeniu karty. Po pierwsze: produkt nie zawiera ani grama toluenu. Po drugie: jest w formie aerozolu. Po trzecie: co w tym punkcie robią numer indeksowy oraz zwroty R i S?

Niestety, jednym z częstszych błędów jest podawanie klasyfikacji cieczy i pomijanie faktu, że produkt ma postać aerozolu, gdzie często gazem wypędzającym jest propan-butan.

Sporo zamieszania jest z zestawami chemicznymi:

14. Informacje o transporcie
Transport lądowy ADR, RID UN 3316 CHEMIE-TESTSATZ, 9, II
Transport rzeczny ADN, ADNR nie testowano
Transport morski IMDG-Code UN 3316 CHEMICAL KIT, 9, II Ems F-A S-P
Transport lotniczy CAO, PAX CHEMICAL KIT, 9, UN 3316, II
Przepisy transportowe są przytaczane zgodnie z przepisami międzynarodowymi i w postaci stosowanej w RFN . Umowę Europejską (ADR) w Polsce wprowadza przepis opublikowany w Dz.U. Nr 194, poz.1629 z 2002r. TE INFORMACJE TRANSPORTOWE ODNOSZĄ SIĘ DO CAŁEGO OPAKOWANIA

Merck – test fotometryczny manganu(101739)

Karty charakterystyki Mercka są dostępne w internecie. Autor polskiej wersji całkiem zgrabnie poradził sobie z ich polonizacją w pozostałych punktach, natomiast jeżeli chodzi o klasyfikację transportową – zabrakło mu tych pięciu minut, aby sięgnąć do przepisów, o których sam wspomina...

14.INFORMACJE O TRANSPORCIE		
14.1	Numer ONZ:	3316
14.2	Klasa RID/ADR/IMO:	9/36b
14.3	Grupa opakowań:	II
14.4	Numer rozpoznawczy zagrożenia:	80
14.5	Numer indeksowy (EC):	016-020-00-8
14.6	Symbole niebezpieczeństwa (R):	36/38
14.7	Symbole bezpieczeństwa (S):	1/2-26-30-45
14.8	Nalepka ostrzegawcza wg ADR/RID:	Nr 9

Aqua Lab – NANOCOLOR test fosfor ogólny (918 76)

Kolejny kwiatusek: karta została zaktualizowana 1 października 2005r, a w dalszym ciągu mamy klasyfikację sprzed restrukturyzacji ADRu. I znów: co mają wspólnego z transportem numery indeksowe i zwroty R i S? Do tego dodany numer rozpoznawczy zagrożenia właściwy dla jednego ze składników zestawu – w tym przypadku kwasu siarkowego.

Zarówno w przypadku Mercka jak i Aqua Labu brak konkretnych informacji dotyczących organizacji transportu – ile tych zestawów można załadować na samochód, aby nie trzeba było oznakowywać pojazdu. Oj, bez doradcy DGSA tu się nie obejdzie...

Po wlaniu do butelki zmienia się klasyfikacja...

13. Informacje o transporcie

Transport powinien odbywać się zgodnie z przepisami obowiązującymi w zakresie przewozu produktów łatwopalnych. Informacje uzupełniające :zgodnie z PN-C-81400:1989

Prawidłowa nazwa przewozowa :MATERIAŁ POKREWNY DO FARBY

Transportować zgodnie z :

ADR (drogowy)	Klasa 3 ; kod klasyfikacyjny F1	Nr UN	1263
RID (kolejowy)	Klasa 3	Nr zagrożenia	33
IMDG(morski)	Klasa 3.3	Grupa opakowań	II
ICAO/IATA(lotniczy)	-	Nr nalepki ostrzegawczej	3

Zapis dokumentu przewozowego : UN 1263 Materiał pokrewny do farby , 3, II

Nobiles – rozcienczalnik do wyrobów poliwinylowych i chlorokauczkowych

Ta „13” to oczywisty błąd drukarski i nie o tym chcę tu pisać. Problem polega na tym, że ten rozcienczalnik to jest 100% ksylenu. Do firmy jest przywożony w dużych opakowaniach jako ksylen. Firma rozlewa go do opakowań handlowych i w tym momencie staje się materiałem pokrewnym do farby o innym numerze UN... Nie jest to dla mnie zrozumiałe...

Kolejną niekonsekwencją występującą w kartach charakterystyki są różne klasyfikacje tego samego produktu. Pół biedy, gdy mamy z takim przypadkiem jak powyżej – zmieniony tylko numer UN, ale rodzaj i natężenie zagrożeń pozostały te same. Natomiast cała bieda jest, gdy według jednego producenta towar jest w przewozie niebezpieczny, a według innego – nie. Takim klasycznym przykładem jest żywica epoksydowa – produkt reakcji Bisfenolu A i epichlorohydryny. Jest to substancja występująca jako składnik klejów i w tej postaci pakowana w małe, kilkunastogramowe tubki, ale również jest składnikiem do wylewania posadzek przemysłowych i wówczas przewozimy ją w bębnach 10 – 100 litrowych. Drążąc temat dotarłem do certyfikatów klasyfikacyjnych IPO, które mówią, że ten produkt nie spełnia kryteriów klasyfikacyjnych ADR/RID. Z kolei według klasyfikacji ministra zdrowia przypisane mu jest zagrożenie N – niebezpieczny dla środowiska i zwroty R 51/53, a więc zgodnie z punktem 2.2.9.1.10 Umowy ADR 2005 należy go sklasyfikować do UN 3082.

14. INFORMACJE O TRANSPORCIE

Transport drogowy i kolejowy ADR/RID zgodnie z Oświadczeniem Rządowym z dnia 24 września 2002 r. w sprawie wejścia w życie zmian do załączników A i B Umowy europejskiej dotyczącej między-narodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. nr 194/2002, poz. 1629) oraz Ustawą z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym materiałów niebezpiecznych (Dz.U. nr 199/2002, poz. 1671)
nie klasyfikowany

Loctite – 3430A

14. Informacje o transporcie

Epidian 5 nie jest materiałem niebezpiecznym w transporcie, nie podlega przepisom RID/ADR. Preparat można przewozić dowolnymi, krytymi środkami transportu z zachowaniem obowiązujących przepisów transportowych.

Organika Sarzyna S.A. – Epidian 5 – (09-09-2004)

14. Informacje o transporcie

Klasyfikacja w transporcie kolejowym/drogowym RID/ADR:

Numer UN: 3082
Prawidłowa nazwa przewozowa: MATERIAŁ ZAGRAŻAJĄCY ŚRODOWISKU, CIEKŁY, I.N.O. (żywica epoksydowa)
Klasa: 9
Grupa pakowania: III
Numer rozpoznawczy zagrożenia: 90
Nalepka ostrzegawcza: 9 (różne materiały i przedmioty niebezpieczne)

Organika Sarzyna S.A. – Epidian 5 – (13-06-2006)

OGÓLNE	Klasyfikacja transportowa: wymagania odnośnie oznakowania i opakowania mogą się różnić w zależności od pakunku i gabarytów ładunku. Proszę zob. najnowsze przepisy odnoszące się do transportu. Transport na terenie obiektu użytkownika: zawsze należy transportować w zamkniętych kontenerach, postawionych pionowo i zabezpieczonych. Należy zapewnić, aby osoby transportujące produkt wiedziały co robić w przypadku przypadkowego rozlania.		
NAZWA WŁASNA II W TRANSPORCIE	Environmentally hazardous substance, solid, n.o.s. (containing Epoxy resin mixture)		
NR UN T. DROGOWY	3077	ADR KLASA NR	9
ADR GRUPO PAKOWANIA	III	NR UN TR. MORSKI	3077
KLASA IMDG	9	OPAKOWANIE IMDG	III
SUBSTANCJA ZANIECZYSZCZAJĄCA MORZE	Nie.	NR UN TR. LOTNICZY	3077
KLASA ICAO	9	OPAKOWANIE TR. LOTNICZY	III



Belzona – 1111

Dla Belzony żywica epoksydowa jest materiałem stałym (UN 3077), pomimo tego, że sami piszą o niebezpieczeństwie rozlania...

No i na zakończenie tego krótkiego przeglądu kart charakterystyki...
Orkiestra tusz !!!

Proszę Państwa !!!

THE BEST OF...

14. INFORMACJE O TRANSPORCIE.		
	TOLUEN	ACETON
Numer ONZ:	1294	1090
klasa RID/ADR/IMO:	klasa 3 / kod klasyf. F1	klasa 3 / kod klasyf. F1
Nr rozpoznawczy zagrożenia:	33	33
Grupa pakowania	II	II
Symbole niebezpieczeństwa R	11,20	11,36,66,67
Symbole bezpieczeństwa S	16,25,29,33	16,26,9
Nalepka ostrzegawcza wg. ADR/RID nr		

Chemia-Hurt – rozcienczalnik nitro

Niezorientowanych uświadamiam, że jest to mieszanina toluenu i acetonu. Razem. W jednej butelce.

Przykłady hulania duszy omówiłem powyżej, a co z tym piekłem? Piekło jest zawarte w stosownych artykułach ustawy o substancjach i preparatach chemicznych:

Art. 35. Kto wprowadza do obrotu substancję niebezpieczną lub preparat niebezpieczny:

- 1) bez oznakowania albo niewłaściwie oznakowane,
 - 2) bez wymaganej karty charakterystyki
- podlega karze grzywny.

Art. 36. Kto dostarcza wymaganą kartę charakterystyki niekompletną lub nierzetelną

- podlega karze grzywny.

Tylko, że...

- wprowadzający do obrotu substancję lub preparat chemiczny ma obowiązek przedstawić Inspektorowi ds Substancji Chemicznych i Preparatów m.in. kartę charakterystyki. Ilu importerów i producentów przestrzega tego obowiązku? A raczej, ilu nie przestrzega...
- odbiorca/użytkownik produktu niebezpiecznego nie ma żadnych prawnych możliwości wyegzekwowania prawidłowej karty charakterystyki. Ba, często nie ma możliwości wyegzekwowania jakiegokolwiek karty charakterystyki. No, może w ostateczności nie kupić danego produktu...

Ratunek pozostaje w PIS-ie. Proszę bez skojarzeń... o Sanepidzie myślę... Otóż procedura wygląda w ten sposób: jeżeli u użytkownika zostanie ujawniona niewłaściwa karta charakterystyki, to jest sporządzany stosowny protokół i wysyłany do PIS-u właściwego dla producenta/importera danego produktu. No i następuje kontrola u producenta/importera. Jeżeli jest to pierwsza wpadka – to zazwyczaj kończy się na decyzji zobowiązującej w określonym terminie do poprawy kart. Tylko, że w praktyce wielu inspektorów ma mętne pojęcie o zasadach klasyfikacji produktów i ich decyzje są conajmniej kontrowersyjne. Jeden z inspektorów z Kalisza kazał (w formie decyzji!) producentowi farb umieścić w punkcie 14 klasyfikację ADR-owską UN 1263. I być może byłoby wszystko w porządku, gdyby nie to, że była to farba akrylowa, wodorozcienczalna...

Podsumowując, czas odpowiedzieć na pytanie zawarte w tytule. Pomoc, czy pułapka? Należy stwierdzić, że doradca DGSA powinien sobie doskonale poradzić nawet z kartą zawierającą błędy czy nieścisłości. Brakujące informacje bez problemu znajdzie w Umowie ADR. Gorzej będzie miał dyspozytor, zaopatrzeniowiec czy inna osoba organizująca transport. W przypadku niepełnych bądź błędnych danych może nadzieć się na tęgą minę...

Chciałbym w tym miejscu podziękować p. Bolesławowi Hancykowi za cenne uwagi dotyczące rozpatrywanych powyżej zagadnień.