

KARTA CHARAKTERYSTYKI W PRAKTYCE TRANSPORTOWEJ

BEZPIECZNY ZAŁADUNEK I ROZŁADUNEK

Od wielu lat można zaobserwować zależność pomiędzy klasyfikacją chemiczną wynikającą z Ustawy o substancjach i mieszaninach chemicznych, a klasyfikacją transportową mającą podstawy w Umowie europejskiej ADR.



Anna Łuczak
doradca ds. bezpieczeństwa w transporcie, THETA Doradztwo Techniczne, członek Stowarzyszenia Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych

Wszystko zaczęło się od kart charakterystyki, które jeszcze 10 lat temu, mimo obszernej wiedzy chemicznej producentów na temat ich produktów, były dość ubogie w treść. Często informacje dotyczące transportowania towarów chemicznych w ogóle były pomijane lub tylko wzmiankowane, mimo właściwości produktów i zagrożeń jakie ze sobą niosły.

utowania karty charakterystyki jest przekazanie informacji na temat zagrożeń, jakie niesie ze sobą produkt oraz jak to ryzyko możemy zminimalizować. Dokument ten powinien być przygotowywany przez osoby, które posiadają do tego kwalifikacje. I nie chodzi tu tylko o wiedzę chemiczną, ale również o przygotowanie z zakresu prawa chemicznego czy właśnie bezpieczeństwa w transporcie. Za dostarczenie karty do użytkownika produktu odpowiada producent, jego przedstawiciel lub dystrybutor / importer. Karta dla produktu wprowadzanego do obrotu na terenie naszego kraju powinna być sporządzona w języku polskim. Powinna być również aktualizowana wraz ze zmianą obowiązujących przepisów.

ustalone warunki transportu do konkretnego odbiorcy towaru, więc podawanie tylko informacji ADR nie jest do końca słuszne, a dla doradcy są to niekompletne dane. Wspomniane powyżej sytuacje nie są najtrudniejsze. Doświadczony doradca DGSA pewnie poradzi sobie z takimi kłopotami, ponieważ będzie miał podany numer UN, który w transporcie towarów niebezpiecznych jest najistotniejszy i stanowi klucz w rozszyfrowywaniu dalszych informacji.

Trudniejsza sytuacja pojawia się, gdy producent / dostawca karty produktu niebezpiecznego, którego klasyfikacja chemiczna może sugerować również niebezpieczeństwo w transporcie, nie podaje numeru UN towaru i pełnej klasyfikacji transportowej, a jedynie umieszcza informacje, iż w przewidzianych warunkach transportowych (jakich, też nie do końca wiemy) produkt nie jest niebezpieczny. W takim wypadku, doradca DGSA, nie mający wiedzy i umiejętności na temat klasyfikacji chemicznej, przy zmianie warunków transportu, może znaleźć się w pułapce. Bo już zmiana np. wielkości opakowania, będzie wymagała oznakowania sztuk przesyłki innymi nalepkami, znakami czy będzie konieczne użycie opakowania certyfikowanego. Tym samym towar zostanie nadany niewłaściwie, co w przypadku kontroli Inspekcji Transportu Drogowego może prowadzić do nałożenia kary.

Kolejną kłopotliwą sytuacją jest taka, kiedy według klasyfikacji chemicznej produkt jest niebezpieczny np. palny i jest to zaznaczone w karcie w sekcji 2.1 oraz 2.2, natomiast w sekcji 14 wpisane jest, że produkt nie jest niebezpieczny w transporcie. Nie każdy doradca powiąże palność z sekcji 2 karty z palnością w sekcji 14. I analogiczna sytuacja może być w przypadku innych właściwości produktu. Mamy więc realne zagrożenie nadania produktu niebezpiecznego bez uwzględnienia jego właściwości niebezpiecznych w transporcie, a takie postępowanie może mieć poważne skutki podczas zdarzenia na drodze.

Przewoźnik powinien jak najwięcej wiedzieć o transportowanym ładunku, tym bardziej jeśli jest to ładunek niebezpieczny

W kolejnych latach świadomość obowiązku dostarczenia karty charakterystyki rosła. Rosła także świadomość niebezpieczeństw, jakie mogą wystąpić przy transporcie tego typu produktów oraz świadomość obowiązywania przepisów Umowy ADR. A jak wygląda to teraz? Kto komu dostarcza kartę? Jak powiązać klasyfikację chemiczną z transportową i czy w ogóle jest to potrzebne? Kiedy karta będzie potrzebna przewoźnikowi? Jakie dodatkowe informacje z karty mogą nam się przydać podczas organizowania transportu czy magazynowania ładunku z towarem niebezpiecznym? Czy idąc za myślą znanego doradcy, karta okaże się dla nas pułapką czy pomocą?

➤ Kto komu i w jakiej formie

Karta charakterystyki, jej format, oznakowanie w niej zawarte, a także system klasyfikacji substancji i mieszanin chemicznych, na przełomie ostatnich lat nieco się zmieniły. Istotą przygo-

W praktyce transportowej doradca ds. bezpieczeństwa, czyli doradca DGSA, wszelkie informacje dotyczące zagrożeń stwarzanych przez produkt w łańcuchu transportowym, czerpie właśnie z karty. Najważniejsza dla niego jest sekcja 14 – Informacje o transporcie. Niestety nie zawsze wygląda to tak dobrze.

Pierwszą barierą, na jaką trafić może doradca, to bariera językowa. Niestety nadal jeszcze funkcjonują karty w języku obcym, którego doradca przecież nie musi znać. Kolejna pułapka, to data sporządzenia karty – często zgłaszają się do nas dystrybutorzy produktów niebezpiecznych z kartami jeszcze z 2008 roku, a przecież od tego czasu przepisy dotyczące chemikaliów zmieniały się wielokrotnie, również te dotyczące transportu.

Gdy otrzymamy od dostawcy kartę zgodną z przepisami aktualnie obowiązującymi, w języku polskim, to bardzo często, w sekcji transportowej, podawane są tylko i wyłącznie informacje dla transportu drogowego ADR. Na etapie tworzenia karty charakterystyki nie są

/// Gdzie i czego szukać

W praktyce zwykle wygląda to tak, że zgłaszamy się do producenta towaru niebezpiecznego z prośbą o wyjaśnienie rozbieżności w karcie. Połową sukcesu jest dostrzeżenie tych rozbieżności. Pierwszym krokiem jest sprawdzenie innych sekcji karty, w których możemy znaleźć informacje potwierdzające lub nie niebezpieczne właściwości produktu. Znalezienie tych informacji jest bardzo pomocne przy wyjaśnianiu problemu i dyskusji z producentem oraz ustalaniu właściwej klasyfikacji transportowej.

Sekcje karty, które sprawdza się w pierwszej kolejności, to: sekcja 9 – Właściwości fizyczne i chemiczne – tutaj najszybciej znajdziemy potwierdzenie np. palności; podana temperatura zapłonu < 60°C będzie sugero-

ność – materiały niezgodne z produktem, jego stabilność, możliwość wystąpienia reakcji niebezpiecznych – jakże ważne informacje podczas planowania wysyłek, pakowania i ładowania razem. Sekcja 11 i 12 – Informacje toksykologiczne i ekologiczne – podane w tych sekcjach wartości LD50 czy EC50 dla organizmów żywych będą bardzo pomocne w ustaleniu czy np. produkt jest materiałem klasy 6.1, czyli trującym czy klasy 9, czyli niebezpiecznym dla środowiska, a także sekcja 6 – Indywidualne środki ostrożności, wyposażenie ochronne i procedury w sytuacjach awaryjnych – informacje zawarte tutaj doradca może przedstawić kierowcom przewożącym towary niebezpieczne, bo to oni jako pierwsi, rozpoczynają procedurę awaryjną.

przygotować rzetelną informację o produkcie. Należałoby zwrócić uwagę nie tylko na ekonomiczne aspekty takich umów, ale również na bezpieczeństwo. Przewoźnik powinien jak najwięcej wiedzieć o transportowanym ładunku, tym bardziej jeśli jest to ładunek niebezpieczny. I właśnie karta charakterystyki, rzetelnie przygotowana, może być źródłem informacji na temat bezpiecznego załadunku i rozładunku, jak i pozostałych operacji transportowych. Posiadanie przez przewoźnika i jego doradcę DGSA wiedzy umieszczonej w karcie charakterystyki na temat materiału niebezpiecznego, pozwoli w zasadzie na wszystkich etapach operacji transportowych uniknąć kar, mandatów jakie mogą nałożyć organy kontrolne.

W transporcie morskim [kodeks morski IMDG] i lotniczym [instrukcje IATA] karta charakterystyki jest brana pod uwagę w szerszym zakresie. Wynika to ze specyfiki informacji, które musimy podać w dokumentach transportowych, a które znajdziemy właśnie w Karcie charakterystyki.

Podawanie więc niekompletnych danych w sekcji 14 karty, czy rozbieżność w podawanych informacjach będzie kłopotliwa nie tylko dla doradcy planującego wysyłkę towaru i wypełniającego dokumenty przewozowe, ale również dla przewoźnika, który sprawdza poprawność podanych informacji z danymi z karty charakterystyki. Odsyłanie i uzupełnianie dokumentów, a nawet uzupełnianie potrzebnego oznakowania na opakowaniach jest czasochłonne i utrudnia pracę na każdym etapie transportu. Należy wspomnieć i o tym, że czasowe opóźnienie wiąże się ze wzrostem kosztów całej operacji transportowej.

Temat karty charakterystyki w praktyce doradcy ds. bezpieczeństwa w transporcie jest bardzo ważny i istotny. Niestety na kursach dla doradców często pomijany, a klasyfikacja chemiczna tylko wspominana, co w dalszej pracy z towarami niebezpiecznymi rodzi wiele wątpliwości wśród doradców DGSA.

W drugą stronę również jest to kłopotliwe. Osoby, które sporządzają karty, często nie mają wiedzy na temat klasyfikacji transportowej i popełniają szereg błędów. Nadzieję na wyprostowanie tej krętej drogi klasyfikacji daje system GHS – Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals – Globalny System Zharmonizowany. System ten ujednolici metody prowadzonych badań, kryteria klasyfikacji oraz wiąże ze sobą system oznakowania wymaganego w transporcie z oznakowaniem chemikaliów. Teraz potrzebne byłoby zwrócenie większej uwagi doradców DGSA na tę problematykę. ■



Doradca ds. bezpieczeństwa w transporcie to łącznik między przewoźnikiem a nadawcą, który dba o zgodny z przepisami transport

wała klasyfikację towaru jako palnego również w transporcie; inne przydatne wielkości to pH roztworu, lepkość, temperatura samozapłonu, określenie właściwości utleniających czy wybuchowych, w niektórych przypadkach okazuje się, że nawet podany stan skupienia zmienia spojrzenie na niesione zagrożenie. Sekcja 7 – Postępowanie z substancjami i mieszaninami oraz ich magazynowanie – tutaj pomocne mogą być określona temperatura magazynowania produktu; bardzo często producenci podają materiały z jakich nie powinny być wykonywane opakowania na dany produkt.

Kolejna jest sekcja 10 – Stabilność i reaktyw-

/// Nie tylko na drodze

Karta charakterystyki w transporcie drogowym ADR jako istotny dokument pojawia się w praktyce w zasadzie jako dokument wyłącznie dla doradcy. Czy będzie służyła tylko do bezmyślnego wyciągnięcia numeru UN, czy informacje podane w niej zostaną wykorzystane z należytą starannością, to zależy tylko i wyłącznie od doradcy i od podejścia do wykonywanych przez niego obowiązków. Istotne więc jest, aby już podczas organizowania transportu towarów niebezpiecznych, w pierwszych etapach zawiązywania umów między przewoźnikiem, a nadawcą towaru,